

Противоречия экономической интеграции Сибири в политике С. Ю. Витте*

С.Г. ВАЖЕНИН, кандидат экономических наук. E-mail: svazhenin@mail.ru

В.В. СУХИХ, кандидат экономических наук, Институт экономики УрО РАН,
Екатеринбург. E-mail: vsuhih@mail.ru

Серьезным вызовом торгово-промышленной политике С. Ю. Витте стала проблема экономической интеграции Сибири в состав империи и в европейский рынок: богатейшие регионы восточнее Урала были мало связаны с центральными районами России из-за неразвитости путей сообщения. Вместе с тем такая интеграция не только ускоряла развитие Сибири, но и выявляла противоречия интересов сибирских предпринимателей, стремившихся к сотрудничеству с иностранными компаниями, с протекционистской политикой правительства и выгодой купечества и землевладельцев центральных губерний.

Изучение успехов и неудач С. Ю. Витте в поиске компромиссов между общероссийскими и сибирскими интересами, его планов по развитию новых транспортных путей и противодействию иностранному влиянию на освоение российского Севера будет полезным при разработке современных программ развития Сибири и северных регионов России.

Ключевые слова: С. Ю. Витте, Северный морской путь, Транссиб, протекционизм, экономическая интеграция, региональное развитие

Современники яростно критиковали политику российского правительства конца XIX – начала XX вв. по отношению к Сибири. Обвинения в том, что обширный край в этот период рассматривался государством как колония, меры по его развитию не предпринимались, всякий прогресс искусственно замедлялся, а частная инициатива неизменно подавлялась чиновниками, господствовавшие в советской историографии, частично сохранились и в современных исследованиях. Но изучение наследия С. Ю. Витте позволяет утверждать, что многие обвинения в адрес его политики были незаслуженными, а предлагаемые министром финансов решения проблем экономической интеграции Сибири по-прежнему сохраняют свою актуальность и представляют интерес для современных чиновников и бизнесменов. И сегодня

*Исследование выполнено при финансовой поддержке Проекта № 15–14–7–5 «Региональная экономика институтов инновационного развития» фундаментальных научных исследований Уральского отделения РАН.

на повестке дня страны остаются такие вопросы, как проблема конкуренции Сибири и регионов центральной России, мера допустимого протекционизма во внешнеэкономической деятельности и правительственные действия в случае, если выгодный государству в целом протекционизм мешает региональному развитию. Особый интерес в современных политических реалиях вызывает проблема привлечения к освоению Сибири иностранных компаний, которая активно обсуждалась в министерстве С. Ю. Витте.

Неразвитость транспортных путей и промышленности в Сибири XIX в. как препятствие для экономической интеграции

Развитие сибирской торговли, промышленности и сельского хозяйства в XIX веке сдерживалось дороговизной грузоперевозок (преимущественно гужевым транспортом) между центральными и сибирскими районами Российской империи. Во всем мире основным, самым дешевым и практичным способом перевоза грузов, несмотря на успехи железнодорожного строительства, оставался морской и речной транспорт. Европейские колонии создавались преимущественно в прибрежных зонах, что позволяло с минимальными затратами ввозить и вывозить оттуда сырье и товары.

Русское же освоение Сибири охватывало регионы, находящиеся глубоко внутри континента. Крупнейшие судоходные реки Сибири – Обь, Енисей, Лена – впадают в Северный Ледовитый океан, коммерческое мореплавание по которому восточнее Ямала долгое время считалось невозможным. Слабое промышленное развитие региона приводило к удорожанию строительства там речных пароходов и грузовых барж, паровые машины и механические части для которых приходилось доставлять из Европы или с Урала. Вывозить сибирские товары через Дальний Восток также не представлялось возможным, так как дорожная сеть и судоходство в этом крае были развиты еще хуже, чем в Сибири. Порты на тихоокеанском побережье имели плохую инфраструктуру, плавание оттуда в европейские порты требовало почти кругосветного путешествия, торговля с США была еще слабо развита, а с Китаем торговали налаженным сухопутным путем, ограничиваясь ценными и интересными мало места товарами.

Сибирский исследователь Н. М. Ядринцев указывал: по поводу проведения железной дороги было высчитано, что в Сибирь приходит 18 млн пудов клади, при этом переплата за провоз доходила до 63 млн руб. [1. С. 294]. В итоге дешевый хлеб и прочие продукты земледелия и скотоводства из-за невозможности вывоза или обработки гнили в пренебрежении, а из местной обрабатывающей промышленности было развито только винокурение. Мануфактурные местные товары были плохого качества, к тому же стоили крайне дорого, оставаясь недоступными населению [1. С. 282–285].

Сибирь нуждалась в новых морских и речных портах, в пароходах, новейших сельскохозяйственных машинах и в капиталах для создания местной обрабатывающей промышленности. Огромный край ждал новых выходов на российские и иностранные рынки, требуя у правительства принятия мер по ускорению экономической интеграции.

Противоречия интересов политики протекционизма и интересов экономического развития Сибири

К последней четверти XIX в. стало очевидным, что судьба Российской империи решается на ее восточных рубежах, а скорейшее освоение Дальнего Востока и экономическая интеграция Сибири в общероссийский рынок являются одной из главнейших задач правительства. С. Ю. Витте, не только как министр финансов, но и как один из творцов воплощаемой в царствование Александра III новой торгово-промышленной политики протекционизма и стратегии развития страны через индустриализацию, прекрасно это понимал. При планировании нового освоения восточных регионов страны С. Ю. Витте должен был не только учитывать интересы Сибири, но и воплощать в жизнь политику протекционизма, призванную защитить русскую промышленность от наплыва дешевых иностранных товаров. С. Ю. Витте с гордостью отмечал: «Торгово-промышленная политика, коей держалось русское правительство за последние 8 лет, есть последовательно продуманная система, все части которой неразрывно связаны одна с другой» [2. С. 196].

Однако протекционизм вызывал неизбежные протесты части русских купцов и промышленников, несущих убытки из-за высоких пошлин на иностранные сельскохозяйственные и промышленные машины, и их мнение правительство уже не могло не учитывать.

Особенно сильное негодование вызывала протекционистская политика министра финансов у сибирских промышленников, которым предлагалось покупать дорогие и пока еще некачественные отечественные машины, в то время как европейцы могли предложить более качественные и менее дорогие машины в обмен на отказ от протекционизма и предоставление иностранным судам режима «порто-франко» в устьях Енисея и Оби. Торговля непосредственно с Западной Европой, минуя посредничество капиталистов Европейской России, представлялась сибирякам заманчивым и обширным полем надежного приращения капиталов [З. С. 57], в этом же были заинтересованы и иностранцы. Европейские компании и отдельные предприниматели активно вкладывали капиталы в развитие паростроения и речного судоходства на сибирских реках, в добывающую промышленность. Благодаря значительным капиталам иностранцам удалось быстро укрепить свои позиции, к примеру, уже к концу 1890-х гг. вывоз сибирского масла захватили в свои руки датские и английские компании [З. С. 364]. Крупные инвестиции вкладывали иностранцы в золотодобычу, продолжали, несмотря на высокие пошлины, завозить заграничные сельскохозяйственные машины. За 1898–1917 гг. в Сибири было продано сельскохозяйственных машин и инвентаря на сумму 300 млн руб., из них 70% – иностранного производства [З. С. 365]. Это доказывает не только высокую нужду сибиряков в машинах, но и провал протекционистской политики государства в части поддержки своих металлургических и механических заводов.

Зарубежный капитал позволял ускорить освоение и развитие Сибири, но в то же время ограничивал политическую самостоятельность страны, лоббируя, при поддержке части сибирских купцов, отмену протекционистской политики, что означало бы крах планов С.Ю. Витте по индустриализации страны. Организация морского пути напрямую в Европу под иностранным контролем на иностранных же судах также угрожала углублением противоречий между интересами си-

бирских купцов и общегосударственными, что могло привести к развитию сибирского сепаратизма. Свое проникновение в Сибирь и на русский Север иностранцы сопровождали кампанией по ухудшению имиджа самодержавия, создавая общественное мнение, что русское государство не способно использовать экономические богатства Сибири, превратив ее лишь в часть огромной «тюрьмы народов».

В этой сложной обстановке С. Ю. Витте предпринял несколько решительных шагов, направленных на экономическую интеграцию Сибири с минимизацией ущерба для протекционизма.

Возможные варианты организации грузоперевозок в Сибири

Еще до С. Ю. Витте правительством и частными лицами предлагались проекты, удешевляющие грузоперевозки в Сибири: соорудить канал через Уральские горы до бассейна Печоры, наладить сухопутные трассы через Северный и Полярный Урал для дальнейшего вывоза продукции речным и морским транспортом, соединить все речные системы Сибири каналами, создав непрерывный водный путь для транспортировки грузов. Но построенный совместными усилиями государства и купцов Обь-Енисейский канал выявил многочисленные слабости подобных проектов – огромная стоимость сооружения и содержания, долгое строительство (1883–1891 гг.), работа только 3,5 месяца в году, возможность проводки лишь небольших малотоннажных судов. Поэтому от таких каналов отказались в пользу строительства железных дорог.

Самым выгодным способом соединить Сибирь с Европейской Россией в 1890-е годы представлялось грандиозное железнодорожное строительство, что стимулировало бы отечественную промышленность, обеспечив ей заказы при постройке и новые рынки сбыта на востоке страны. Планировалось также провести колонизацию Сибири вдоль трассы строящихся дорог. Поэтому С. Ю. Витте последовательно отстаивал идею Транссиба и выступал за то, чтобы он создавался исключительно из отечественных материалов, хотя это удорожало и затрудняло стройку. Однако Транссиб оказался весьма дорогостоящим,

а железнодорожная сеть была плохо развита и в приграничных к Сибири губерниях, что затрудняло перевозку сибирских товаров на запад.

Поскольку один только Транссиб не мог обеспечить ввоз и вывоз из Сибири сырья и изделий в нужном количестве, в дополнение к нему С. Ю. Витте планировал активно использовать судоходство по речным системам Сибири, что вновь поднимало вопрос о возможности и выгоды перевозки по рекам грузов к Северному Ледовитому океану для последующего вывоза в Европу. И хотя знаменитый мореплаватель Ф. П. Литке доказывал в середине XIX века при обсуждении возможностей Северного морского пути, что морское сообщение с устьями западносибирских рек «принадлежит к числу вещей невозможных» [3. С. 68], крупные сибирские купцы – миллионеры Михаил Константинович Сидоров и Александр Михайлович Сибиряков – самостоятельно пытались организовывать морские и сухопутные пути через Полярный Урал, дабы вывозить на Запад продукцию своих приисков. Ради привлечения внимания к русской Арктике они печатали книги и статьи, приглашали ученых, устраивали выставки. Интерес к арктическому региону стали проявлять и активно развивавшиеся скандинавские страны. В 1869 и 1870 гг. норвежец Э. Иогансен смог на промысловом судне дважды доплыть до Ямала, сперва сумев пройти Карские ворота, а при возвращении обогнув Новую Землю с севера, что ранее считалось невозможным. К оказавшимся внезапно доступными устьям Оби и Енисея устремлялись в исследовательских, промысловых и торговых целях экспедиция за экспедицией.

Сибирские купцы не оставались в стороне и финансировали несколько крупных экспедиций по изучению Северного морского пути. Шведский исследователь А. Норденшельд в 1878–1879 гг. впервые в истории смог пройти северо-восточным путем из Атлантики в Тихий океан на корабле «Вега». Частично финансировал и поддерживал береговыми отрядами эту экспедицию сибирский купец А. М. Сибиряков. Громкий успех экспедиции усилил экономический интерес к Северному морскому пути. Плаванья судов с товарами из Европы к Оби и Енисею стали пусть и трудными, но вовсе не уникальными.

Однако о регулярном мореплавании говорить все еще не приходилось, так как северные моря, их течения и расположение льдов пока были мало изучены [1. С. 16]. Тем не менее при государственной поддержке в изучении северных морей и льдов, при постройке необходимых портов плавание по Северному морскому пути становилось, как предполагали, коммерчески выгодным в самое ближайшее время.

Однако и строительство железных дорог, и развитие судоходства по Северному морскому пути приносили не только пользу, но и новые проблемы.

Конфликт интересов сибирского купечества и предпринимателей центральных губерний

Экономическая интеграция Сибири и выход ее товаров в больших количествах на общероссийский рынок значительно меняли сложившиеся цены и грузоперевозки, что имело негативные последствия для предпринимателей и землевладельцев центральных губерний. Правительству, и особенно С. Ю. Витте как министру финансов, надлежало тщательно продумать и взвесить все последствия планируемого строительства железнодорожных путей за Урал. Дешевые сибирские хлеб и лес, хлынувшие на российский рынок, могли сразу разорить землевладельцев и лесопромышленников в европейской части России. Вопрос имел и политическую составляющую, так как многие землевладельцы принадлежали к знатным фамилиям и имели немалое влияние при императорском дворе, с чем С. Ю. Витте не мог не считаться.

Еще до строительства Транссиба Уральская железная дорога стимулировала вывоз товаров из Сибири. Особенно значительно вырос сбыт пшеницы – в Ирбитскую ярмарку в 1887 г. запродало до 1,5 млн пудов, а в 1888 г. – более 3 млн [1. С. 297–298]. Эти миллионы пудов по мере ввода в строй Транссиба и его ответвлений грозили превратиться в поток, губительный для хлебных рынков в европейской части страны. Из-за неразвитости железных дорог в России было трудно организовать по ним транзит сибирских товаров в Европу в большом количестве, так что волей-неволей хлеб, пусть и по самым демпинговым ценам, продавался бы внутри страны. Поэтому землевладельцы

и перекупщики из центральных губерний решительно выступали против ввоза сибирского хлеба, настаивая, чтобы правительство ввело на железных дорогах запретительный тариф, удорожающий пшеницу из Сибири до принятых в европейской части цен.

Подобная мера, с точки зрения сибиряков, ограничивающая свободу предпринимательства и конкуренцию, была принята. С. Ю. Витте был вынужден решить вопрос конкуренции на рынке хлеба радикально. В 1896 г. создан «челябинский тарифный перелом», искусственно удорожавший вывоз сибирского хлеба по железной дороге в европейские губернии. В результате министр финансов оказался в центре критики и лишился поддержки сибирской общественности, хотя во многом эта критика была вызвана непониманием сути действий правительства и невниманием С. Ю. Витте к объяснению своих действий заинтересованным лицам.

Одновременно с вводом «челябинского перелома» С. Ю. Витте приложил все усилия, чтобы организовать для сибирского хлеба прямой железнодорожный путь через Архангельск в Европу, снижая конкуренцию на внутрироссийском рынке [4. С. 363]. Именно он предложил Комитету Сибирской дороги произвести экономические изыскания железнодорожной линии от Перми до Котласа как дороги, соединяющей будущей Транссиб через Уральскую железную дорогу с Архангельском, «который мог бы служить вывозным портом для сибирского земледелия» [5. С. 471–472]. Предложение было одобрено, а после окончания строительства ветки в 1899 г. на ней ввели льготы для вывоза сибирского хлеба [6. С. 205–207]. С. Ю. Витте удалось привлечь частный капитал для создания железной дороги в Архангельск, связавшей его с Санкт-Петербургом, что позволяло надеяться на стремительное развитие этого порта.

Морской путь в Сибирь: различия взглядов С. Ю. Витте и сибирского купечества

И С. Ю. Витте, и сибирские купцы пытались одновременно с железнодорожным строительством наладить судоходство по Северному морскому пути. Но если купцы были заинтересованы только в сбыте своей продукции в Европу и в дешевом провозе нужных материалов и машин в Сибирь, то для

С. Ю. Витте освоение Северного морского пути было частью более глобальной стратегии развития северных регионов России, нацеленной на защиту не только экономических, но и военных интересов империи.

Политикой протекционизма был вызван затяжной и весьма опасный таможенный конфликт с Германией, который мог перерасти в прямое военное столкновение. Германия была способна прекратить перевозку российских товаров через свои железные дороги и транспортную систему союзной ей Австро-Венгрии. Вывоз грузов через порты Балтики полностью перекрывался Германией в случае войны, к тому же из-за замерзания Финского залива грузопоток напрямую морем из Санкт-Петербурга и так был невозможен в течение нескольких месяцев в году. Вывоз грузов из черноморских портов мог быть ограничен Османской империей, которая за вторую половину XIX в. уже дважды воевала с Россией.

Учитывая подобные соображения, С. Ю. Витте в 1894 г. приложил немалые усилия для того, чтобы планируемый новый военный порт был построен не на Балтике, а на Мурмане, однако его мнение не поддержало морское ведомство. В конечном итоге, лично осмотрев все подходящие места в поисках крупной незамерзающей гавани, он выбрал Екатерининскую гавань на мурманском побережье. Именно там С. Ю. Витте удалось добиться разрешения основать коммерческий порт Александровск (в честь Александра III), торжественно открытый в июне 1899 г.

Огромные затраты на Транссиб не позволили министру финансов планировать постройку к новому порту железной дороги, но зато он успешно связал Архангельск железными дорогами как со столицей, так и с Уралом и Сибирью. Постройка нового порта на Кольском полуострове и вывод железных дорог к Архангельску давали плацдарм не только для торговли с Европой, но и для освоения Северного морского пути, чего требовали военные интересы империи. В случае вероятного военного конфликта на Дальнем Востоке из-за русско-японских противоречий (которые и привели позже к войне 1904–1905 гг.) побережье и порты там оказывались весьма уязвимыми, так как любое усиление имеющихся эскадр было возможно только после многомесячного плавания кораблей по потенциально враждебным водам без надежных баз снабжения. Держать же

постоянно на Тихом океане крупный военный флот было невозможно из-за отсутствия нужных баз и ремонтных доков. Адмирал С. О. Макаров потому заинтересовал С. Ю. Витте предложением развивать Северный морской путь как способ проводки военных кораблей для защиты Дальнего Востока, совмещая экономическую выгоду с военными приготовлениями к защите Камчатки и Приморья.

Но сибирские купцы не думали о военных угрозах. Им нужны были иностранные торговые корабли в устьях Оби и Енисея – чтобы иметь возможность покупать дешевле зарубежные машины и продавать товар непосредственно в Европу. Поэтому они поддерживали «порто-франко» и отмену протекционизма для привлечения иностранных судов и компаний. Первоначально царское правительство, желая поощрить эпизодические плавания через Карское море в устья Оби и Енисея, разрешало в определенные годы беспошлинный ввоз некоторых товаров в Сибирь. Проход отдельных судов не казался угрозой для сложившегося положения дел. Однако когда англичане, добравшись по Северному морскому пути до Енисея, совершили в 1896–1897 гг. успешные торговые операции в Енисейске и Красноярске, обменяв мануфактуру на хлеб, соль, шерсть, кожи, масло, то по требованию московских фабрикантов беспошлинная торговля на большинство товаров была отменена в 1898 г. Это вызвало бешенство сибиряков. «И все дело погибло, все операции были ликвидированы, а Сибирь по-прежнему осталась данницей московских толстосумов. И это называется государственной политикой!» – возмущался по этому поводу в 1912 г. томский публицист А. В. Андрианов [Цит. по: 7. С. 265].

В отмене «порто-франко» нельзя столь резко обвинять С. Ю. Витте. Конечно, из-за рискованности мореплавания по северным морям надо было привлекать судовладельцев льготами в виде беспошлинной торговли. Однако такие льготы противоречили политике протекционизма, которую С. Ю. Витте неизменно отстаивал. Иностранные корабли привозили в Сибирь промышленные товары, нанося ущерб русским заводам, поэтому оставлять лазейки в общей протекционистской системе министр финансов не стал. Но это вовсе не означает, что интересы

сибиряков были проигнорированы. Как раз в 1898 г. С. Ю. Витте стал воплощать один из самых дерзких своих планов, в случае успеха которого мореплавание по Северному морскому пути стало бы не только регулярным, но и государственным.

Действия С. Ю. Витте по развитию Северного морского пути

К рискованному делу налаживания Северного морского пути стоило подходить осторожно. Несмотря на успех нескольких плаваний и оптимизм ряда известных исследователей Севера, было довольно много и неудачных попыток пройти Карское море, когда были потеряны и суда, и грузы. Существовали и многочисленные противники освоения морского пути в Сибирь, не верившие в саму возможность такого предприятия или видевшие в нем угрозу своему положению и капиталу [8. С. 71–81]. Было неясно, насколько оправданны ожидания относительно возможности и выгоды коммерческого мореплавания по Северному морскому пути. Успешная доставка по нему в первой половине 1890-х гг. на Енисей пароходов и грузов для строящегося Транссиба убедила министра финансов в перспективности развития Северного морского пути, и С. Ю. Витте приступил к государственному систематическому освоению северных морей. С 1894 г. по 1896 г. от устья Печоры до устья Енисея работала правительственная гидрографическая экспедиция А. И. Вилькицкого. В 1897 г. к устьям Оби и Енисея был откомандирован адмирал С. О. Макаров, изучивший опыт прохода судов по Северному морскому пути и состояние льдов.

По предложению адмирала С. Ю. Витте был инициатором постройки первого в мире морского ледокола «Ермак». Ожидалось, что этот уникальный корабль позволит проводить караваны судов даже в самых сложных ледовых условиях, превращая морской путь в Сибирь из рискованного предприятия в стабильно действующую систему грузоперевозок.

В книге С. О. Макарова «"Ермак" во льдах», изданной Министерством финансов, излагались основные положения планируемого развития Северного морского пути. Скорее всего, экономические выкладки и размышления о выгоде протекцио-

низма, помещенные в книге, были согласованы и поддержаны С. Ю. Витте, если не напрямую им же и предложены. Признавалось, что необходимо устроить дешевый путь на реки Обь и Енисей, единственным препятствием чему были льды Карского моря. Для преодоления льда С. О. Макаров считал необходимым построить несколько ледоколов. С. Ю. Витте все же решил создать один пробный корабль и проверить, сможет ли он победить льды. Предполагалось усилить протекционизм в торговле с Сибирью и сделать перевозку грузов из Екатерининской гавани, где следовало организовать перевалочный пункт и таможенный досмотр, на Енисей и Обь доступной лишь судам под русским флагом.

Оправдывая эту меру, С. О. Макаров (или, вероятно, сам С. Ю. Витте, так как адмирал никогда не занимался экономикой) утверждал, что иностранцы не заинтересованы в вывозе русских товаров из-за их малоценности. В большей части случаев вывозимые товары не доставлялись по назначению, оставались на берегу или выкидывались при посадке на мель. Так что косвенные жертвы правительства в виде таможенных льгот при «порто-франко» покровительствуют лишь ввозу дорогих иностранных товаров. Но Сибири важнее не ввоз дорогих товаров, которые выдерживают железнодорожную перевозку, а дешевый сбыт своих материалов, что могло обеспечить только русское мореплавание [9. С. 91, 108, 116, 119].

Уверенность С. О. Макарова в возможностях ледокола была так велика, что он уже при постройке «Ермака» стал вести переговоры с сибирскими купцами и даже заключил первый договор о вывозе партии леса из Сибири [3. С. 282]. Поэтому можно предполагать, что С. Ю. Витте большого ущерба для сибиряков в прекращении льгот иностранным судам не видел, так как казалось, что казенный ледокол уже готов обеспечить стабильный вывоз сибирских товаров в самое ближайшее время.

Но «Ермак» как судно во многом экспериментальное был обречен на технические неполадки, да и действовал он в малоизученных льдах и течениях. В пробных плаваниях в 1900–1901 гг. корабль не смог дойти до Оби и Енисея. Невозможности коммерческой проводки судов через льды Карского моря ставила крест на всех планах использовать ледокол в Арктике.

Непривычный и дорогой в эксплуатации «Ермак» оказался не нужным ни морскому ведомству, ни судоходным компаниям на Севере, поэтому в октябре 1901 г. опыты по работе ледокола в полярных морях были прекращены, корабль возвращен на Балтику для обслуживания торговых портов. Об освоении Северного морского пути исключительно русскими судами пришлось забыть. В своих мемуарах, вспоминая эпопею с «Ермаком», С. Ю. Витте с горечью признал: «Те проекты, которые я имел в голове, не осуществились» [10. С. 558].

Неудача «Ермака» и вскоре последовавшая отставка С. Ю. Витте способствовали усилению позиций иностранных компаний на Северном морском пути. Убедившись в неспособности правительства наладить морской вывоз их грузов в Европу, сибирские купцы стали активно лоббировать совместные предприятия с иностранным капиталом. В итоге усилиями сибирских и европейских предпринимателей была создана «Сибирская компания» во главе с Й. Лидом, получившая не только существенные льготы, ломавшие старую систему протекционизма, но и фактически стремившаяся к монополии на грузоперевозки Северным морским путем и по Оби.

Итоги деятельности С. Ю. Витте по экономической интеграции Сибири

Вся экономическая политика С. Ю. Витте была искусством возможного, компромиссом между интересами разных торгово-промышленных групп и отдельных регионов в рамках следования выбранной ранее стратегии государственного развития. Потому начинания министра финансов неизбежно вызывали критику как со стороны предпринимателей, недовольных курсом правительства, так и общественных деятелей России и Сибири, желавших более быстрых и серьезных изменений в экономической политике страны. К сожалению, С. Ю. Витте полагался больше на свое влияние при дворе, чем на завоевание доверия среди предпринимателей и чиновников в регионах.

В деле экономической интеграции Сибири повторялись просчеты и неудачи С. Ю. Витте с реформой Уральской горно-заводской промышленности [11. С. 175–189]. Врагами и кри-

тиками министра финансов становились даже купцы, которым политика правительства в будущем позволила бы с лихвой окупить понесенные в настоящем потери от протекционизма и ограничений на хлеботорговлю. Блестяще осуществив строительство Транссиба, ускорив освоение северных регионов России созданием новых железных дорог и портов, развитием Северного морского пути, С.Ю. Витте смог добиться экономической интеграции Сибири не только в общероссийский, но и в общеевропейский рынок. Он привлекал к изучению края выдающихся ученых, организовывал полярные экспедиции, создавал русский ледакольный флот, основал Томский технологический институт, давший Сибири инженерные кадры для последующей индустриализации.

С.Ю. Витте смог смягчить негативные моменты для русской экономики в целом, вызванные постройкой Транссиба и освоением Северного морского пути, когда Сибирь становилась опасным конкурентом европейским губерниям империи, а в устьях ее рек стали закрепляться иностранцы, сотрудничество с которыми было выгодно сибирякам, но препятствовало индустриализации России. Стремясь привлечь иностранный капитал для развития промышленности России, С.Ю. Витте в то же время пресекал попытки иностранцев закрепиться на русском Севере, справедливо видя в этом угрозу как своей политике протекционизма, так и безопасности страны в целом. Он планировал, что судоходство по Северному морскому пути будет осуществляться исключительно российскими судами под контролем правительства, хотя в этом потерпел неудачу, что негативно сказалось в усилении иностранного влияния на русском Севере.

К сожалению, все эти достижения не были в должной мере оценены сибирским обществом и купцами, которые преимущественно видели в деятельности С.Ю. Витте лишь препятствие экономическому развитию края, искусственное ограничение вывоза и ввоза товаров в Сибирь. Подобный взгляд внес свой вклад в политический кризис Российской империи, так как недовольные сибирские купцы активно поддерживали политическую и революционную оппозицию монархии, не осознав тех выгод, которые С.Ю. Витте предполагал для всей страны.

Литература

1. *Ядринцев Н. М.* История освоения Сибири. – М.: ЭКСМО, 2013. – 608 с.
2. Секретный доклад С. Ю. Витте Николаю II «О необходимости установить и затем непреложно придерживаться определенной программы торгово-промышленной политики империи». Март 1899 г. // Витте С. Ю. Собр. соч. и документальных материалов. Т. 4. Кн. 1. – М.: Наука, 2006. – 702 с.
3. *Пинхенсон Д. М.* Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма // История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 2. – Л.: Морской транспорт, 1962. – 776 с.
4. Из архива С. Ю. Витте. Воспоминания. Т. 1. Кн. 1. СПб.: Дмитрий Буланин, 2003. – 524 с.
5. *Витте С. Ю.* Всеподданнейшая докладная записка о предоставлении обществу Московско-Ярославской дороги постройки железной дороги от Вологды до Архангельска 29 мая 1894 г. // Витте С. Ю. Собр. соч. и документальных материалов. Т. 1. Кн. 2. Ч. первая. – М.: Наука, 2004. – 647 с.
6. *Константинова М. В.* О роли государства в хлебной торговле Сибири в конце XIX – начале XX вв. // Процессы урбанизации в Центральной России и Сибири: сб. статей / Под ред. В. А. Скубневского. – Барнаул: Изд-во Алт. ун-та, 2005. – С. 197–209.
7. Сибирь в составе Российской империи. – М.: НЛО, 2007. – 370 с.
8. *Татаркин А. И., Сухих В. В., Важенина И. С., Важенин С. Г.* Образ пространства как фактор экономического освоения Полярного Урала в XVI – начале XX вв. // Пространственная экономика. – 2010. – № 4. – С. 71–81.
9. *Макаров С. О.* «Ермак» во льдах. – СПб: Типография акц. общества печатного дела в России Е. Евдокимова, 1901. – 508 с.
10. Из архива С. Ю. Витте. Воспоминания. Т. 1. Кн. 2. – СПб.: Дмитрий Буланин, 2003. – 1054 с.
11. *Важенин С. Г., Сухих В. В.* Уральская горнозаводская промышленность в планах индустриализации С. Ю. Витте // ЭКО. – 2015. – № 6. – С. 175–189.