

При развитии лесной отрасли крайне важно создавать на территории района лесоперерабатывающие производства, а не везти круглый лес в Иркутск.

Необходимость возрождения речного судостроения открывает определенные перспективы перед старейшим в регионе судостроительным предприятием. Возможно, через несколько лет продукция возрожденной Жигаловской судовой верфи будет вновь востребована предприятиями речного флота. Ведь так хорошо и недорого строить малые суда, как это делают в Жигалово, уже, пожалуй, не умеют нигде в Восточной Сибири. Целесообразно улучшить автодорогу от Транссибирской железнодорожной магистрали (от станции Залари) через село Знаменка до поселка Жигалово. До революции ее называли Шелашниковским трактом. Он был более коротким и удобным, чем Качугский тракт.

С экономическим развитием района и газификацией региона перед старым Шелашниковским трактом также открываются новые перспективы.

А. П. СУХОДОЛОВ

ВНЕШНЕТОРГОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СИБИРИ В ДОРЕВОЛЮЦИОННЫЙ ПЕРИОД

Сегодня даже ортодоксальные историки, некогда клеймившие дореволюционный период и рисовавшие Сибирь как слаборазвитую окраину царской России, место изгнания и ссылки, не могут отрицать того факта, что до 1917 г. экономика этого важнейшего региона России развивалась очень успешно. Столь же успешной была и его внешнеэкономическая деятельность. К сожалению, советская историография, в силу идеологических причин, слабо и искаженно освещала данный период, принижая успехи торгово-экономического развития края и предавая забвению этот бесценный дореволюционный опыт.

Между тем даже беглое знакомство с архивными материалами свидетельствует, что Сибирь в то время была наиболее динамично развивавшейся территорией Российского государства. Темпы и масштабы роста ее экономики впечатляют даже сегодня. Равно как удручают последствия происшедших после 1917 г. преобразований, надолго затормозивших поступательное развитие и отбросивших экономику края на десятилетия назад.

Торговля Сибири с сопредельными территориями

Торговые отношения с народами, проживавшими на сопредельных территориях, стали устанавливаться уже на первых этапах освоения Сибири. По мере заселения края русскими и расширения их хозяйственной

деятельности росла и торговля. Общий торговый оборот Сибири вдоль всех границ в 1910 г. превышал 300 млн р. Наибольшую значимость имела торговля вдоль юго-восточных границ. Экспорт сибирских товаров в этом направлении оценивался в 22 млн р., или в 2–3% общероссийского вывоза, импорт — в 131 млн р., или в 15% общероссийского ввоза.

Торговля с Китаем. В начале XX в. торговля с Китаем осуществлялась одновременно из нескольких районов. Из Усть-Каменогорска через горный перевал сибирские купцы торговали с Кобдо. Из Бийского уезда торговцы попадали в Китай по Чуйскому тракту. Минусинские купцы направлялись в Монголию и Китай через Усинский тракт. Из Иркутской губернии и Забайкалья путь в Монголию и Китай шел через Кяхту. Перевозки внешнеторговых грузов осуществлялись и через тихоокеанские порты.

Со строительством Транссибирской магистрали и Китайско-Восточной железной дороги перевозки грузов между Россией и Китаем стали осуществляться уже не только гужевым транспортом. При этом объем и структура торговли между двумя странами стали заметно меняться. В Северный Китай потянулась масса русских крестьян, купцов и промышленников. Вскоре оттуда в восточные районы Сибири стали поступать хлебные грузы, основные потоки которых шли через станции Маньчжурия и Пограничная.

Товарообмен с Монголией. Был налажен по нескольким сибирским трактам: Чуйскому, Усинскому, Кяхтинскому и Тункинскому.

Чуйский тракт шел от Бийска на Кош-Агач и связывал Сибирь с Западной Монголией. Его грузооборот в 1913 г. оценивался в 400–600 тыс. пудов. Главное место среди ввозимых в Сибирь грузов занимали кожи. Тракт был достаточно хорошо оборудован, тяжело груженные бийские телеги с товарами доходили по нему до самой границы. Торговля по этому тракту велась в основном с северо-западными аймаками Монголии.

Усинский тракт начинался от Минусинска и шел к государственной границе. По этому тракту перевозилось около 200 тыс. пудов различных грузов.

Кяхтинский тракт был главной дорогой на Ургу; его грузооборот составлял 250 тыс. пудов. По этому тракту до строительства Китайско-Восточной железной дороги перевозили основной объем чая, поступавшего в Россию из Китая.

Тункинский тракт начинался от пос. Култук, затем через Тункинскую долину и перевалы шел в Монголию; его грузооборот — 200 тыс. пудов.

По этим трактам из Монголии в Сибирь доставлялось сырье, в основном шерсть и невыделанные кожи. В Монголию поставляли хлеб, железо и железные изделия, мануфактуру. Кроме того, по Тункинскому тракту из Монголии перегоняли скот.

Вывоз из Сибири. В табл. 1 показано преобладание в вывозе аграрной продукции, что было связано с сельскохозяйственной направленностью экономики Сибири в тот период.

Таблица 1

Состав грузов, вывозимых за пределы Сибири в 1913 г.

Продукция	Доля в суммарном вывозе, %
Зерно, мука	78,0
Сливочное масло	6,0
Мясо	5,0
Шкуры и шерсть	2,0
Лесоматериалы	1,0
Прочие	8,0

Сельское хозяйство накануне Первой мировой войны являлось ведущей отраслью экономики Сибири, особенно ее юго-западных районов. Оно давало существенные товарные излишки, доступные для перевозки на значительные расстояния. Общая стоимость валовой продукции полеводства и животноводства (без пчеловодства и птицеводства) в 1910 г. оценивалась в 300 млн р., в то время как вся промышленность (включая кустарную) давала только 90 млн р.

Первое место в сибирском вывозе занимали хлебные грузы. Перед Первой мировой войной только по железной дороге из Сибири вывозилось 62,5 млн пудов различных зерновых. Сливочного масла вывозилось 4,8 млн пудов, мяса — 3,8 млн пудов. Совсем небольшая доля в общем вывозе приходилась на лесоматериалы, шкуры и шерсть. Объем этих грузов в общей сложности не превышал 2 млн пудов. Доля прочих товаров составляла 8% общесибирского вывоза, или около 8–20 млн пудов.

Ввоз в Сибирь. Основное место здесь занимали металлические изделия, сахар, мануфактура, нефтепродукты, главным образом минеральные масла и керосин (табл. 2). Довольно много ввозилось различного промышленного оборудования, необходимого для создания новых производств, и сельхозмашин.

Таблица 2

Состав грузов, ввозимых в Сибирь в 1913 г.

Продукция	Доля в суммарном ввозе, %
Металлические изделия	22,0
Сахар	20,0
Мануфактура	12,0
Керосин и мазут	11,0
Сельхозмашины	10,0
Промышленное оборудование	6,0
Стекло и фарфор	4,0
Прочие	15,0

К группе прочих грузов, занимавших 15% в общем ввозе, относились чай, сельдь, табак, спички, мыло, соль и ряд других товаров.

Общий ввоз в Сибирь всех вышеперечисленных грузов оценивался перед Первой мировой войной (в 1913 г.) в 35–40 млн пудов.

Рост перерабатывающих мощностей менял хозяйственную специализацию региона, первоначально ориентированного исключительно на поставки сырья. Например, из Монголии и Китая в Сибирь стали завозить тяжелые сырые кожи для переработки на местных кожевенных заводах. Этот новый характер сибирской торговли убедительно свидетельствовал о развитии экономики региона.

К 1917 г. объем ввоза в Сибирь различных товаров стал заметно снижаться, а вывоза, прежде всего сельскохозяйственной продукции, продолжал расти. Только в период коренных революционных преобразований и Гражданской войны объем сибирских грузов начал уменьшаться, но все же торговый баланс оставался активным. Можно сказать, что Сибирь своими товарными ресурсами компенсировала последствия социально-экономических потрясений, происходивших в Европейской России, была своеобразным товарным донором.

Важной доходной статьей внешнеэкономической деятельности Сибири являлись транзитные операции. Так, основной объем главного транзитного товара — чая доставлялся из Китая в Европу через Сибирь. Хороший китайский чай, как довольно дорогой и легко транспортабельный продукт, представлял собой весьма доходный объект торговли. Его поставки осуществлялись обычно из юго-восточной части Китая, из Хань-Коу, через Тянь-Дзин, Пекин, Кяхту и Иркутск. Другим не менее важным транзитным грузом являлись фабрикаты из Европы в Китай и Монголию.

Торговля пушниной

До проведения Транссибирской магистрали основными центрами сделок по продаже сибирской пушнины были Ирбитская и Нижегородская ярмарки. С открытием железнодорожного сообщения фирмы по торговле мехами стали посылать своих агентов непосредственно в места промыслов для скупки пушнины по более низким ценам.

Центрами мировой торговли пушниной были Лейпциг и Лондон, где сибирские меха занимали ведущее место. По данным Первой международной охотничьей выставки в Вене (1910), мировой оборот пушнины в 1907–1909 г. составлял 126 млн р. Из этой суммы на долю Азии приходилось 55 млн р., Северной Америки — 50, Австралии — 12, Африки — 5, Европы — 4 млн р. Доля России в те годы составляла более 55 млн р.

Перед Первой мировой войной, в 1913 г., общая стоимость экспортируемой российской пушнины возросла до 68 млн р., а ее доля в мировой пушной торговле была равна 44%. При этом основное место в экспорте также принадлежало мехам из Сибири, на долю которых приходилось более 80% общего объема пушного экспорта, а по некоторым видам пушнины — более 90%.

Погоня за прибылью привела к хищнической добыче пушнины, подорвавшей пушной промысел, в первую очередь соболиный. Если в конце

XIX в. добывали 70 тыс. соболей, то к 1910 г. их добыча сократилась до 30 тыс. шт. Такая убыль заставила принять в 1912 г. специальный закон о трехлетнем запрете на соболиный промысел в Сибири, а в 1916 г. вблизи оз. Байкал для охраны соболя был создан Баргузинский заповедник.

Хлебная торговля

Русский хлеб начал завоевывать зарубежные рынки с XVI в. Однако в то время Россия еще сама была небогата зерном, его экспорт был невелик и являлся монополией казны. Только в XVIII в. с ростом сельскохозяйственного производства разрешается частная хлебная торговля с границей.

К началу XX в. Россия стала одним из главных поставщиков продовольствия на мировой рынок. В первую очередь это относится к зерновым. В 1910–1914 гг. из 2,1 млрд пудов мирового экспорта зерновых на долю России приходилась треть. Весь Американский континент (Аргентина, Североамериканские Соединенные Штаты и Канада) в тот период давал чуть меньше.

Ряд стран являлись реэкспортерами. Голландия, например, вывозила 184 млн пудов хлеба, а ввозила 273, предпочитая при этом русскую пшеницу. Аналогичная картина с Германией, которая вывозила 90 млн пудов, а ввозила 449 млн пудов, также в основном русского хлеба. При исключении этих стран из числа основных мировых экспортеров роль России в мировом экспорте хлеба еще более возрастает, что можно видеть из данных табл. 3.

Таблица 3

Доля экспорта зерна основными странами-производителями в 1910 г.

Страна	Млн пудов	%
Россия	651	30,4
Аргентина	330	15,4
Румыния	209	9,8
США	193	9,0
Голландия	184	8,6
Канада	123	5,7
Британская Индия	95	4,4
Германия	90	4,2
Австралия	75	3,5
Прочие страны	193	9,0
<i>Всего</i>	2 143	100,0

Советская историография всегда утверждала, что экспорт зерна в дореволюционной России осуществлялся в ущерб внутреннему потреблению хлеба, прежде всего сибирскими крестьянами. Так ли это? В табл. 4 представлены данные среднедушевого потребления зерновых в различных странах мира в 1914 г.

**Среднедушевое потребление зерновых
в различных странах мира в 1914 г., пудов на 1 чел.**

Страна	Пять основных зерновых	В том числе	
		Пшеница	Рожь
Россия	21	5	9
Франция	23	12	1
Англия	23	10	0,1
Германия	28	5	9
США	54	8	0,4

Как известно, пшеница не была основным продуктом питания русских крестьян, предпочитавших рожь (за исключением крестьян Сибири и некоторых южных губерний). В больших количествах пшеницу потребляли лишь горожане, составлявшие в 1914 г. только 13% общей численности российского населения. Поэтому среднедушевое потребление пшеницы в России было относительно небольшим и оценивалось в 5 пудов на 1 чел. в год. Здесь Россия отставала от Франции и Англии, где преобладало городское население — главный потребитель белого хлеба. Но такое потребление было сопоставимо с потреблением в Германии. При этом развитие российской промышленности и быстрый рост численности городского населения расширяли для русской пшеницы внутренний рынок. В целом на одного человека в России приходился 21 пуд различных зерновых, что было сопоставимо с потреблением в развитых западноевропейских государствах.

Россия постоянно конкурировала за рынки сбыта своей сельхозпродукции с другими странами. Например, хлеботорговцы США и России внимательно следили за успехами друг друга в завоевании новых хлебных рынков и расширении уже существующих. США и Россия на две трети снабжали хлебом Англию и играли видную роль в поставках зерна и муки для ряда других европейских стран. Россия была гораздо ближе к нуждающимся в привозном хлебе европейским государствам, зато американские экспортеры благодаря хорошо отлаженной системе элеваторов могли реализовывать зерно и муку в наиболее выгодные для продажи сроки по более высоким ценам. Некоторые из американских хлеботорговцев предлагали планы сотрудничества с Россией путем разделения мирового рынка. К середине 1920-х гг., например, предлагалось объединить русских и американских экспортеров и создать так называемый Русско-Американский хлебный союз. Необходимость его образования обосновывалась тем, что Россия и США не только производили хлеб для собственных потребностей, но и в значительных объемах продавали его многим государствам мира.

Накануне Первой мировой войны во всей Сибири выращивалось хлеба свыше 400 млн пудов. В западном направлении по железной до-

роге вывозилось 70 млн пудов, в восточном — 10 млн пудов. Остальное потреблялось в Сибири в следующих пропорциях:

- расширенное воспроизводство посевов — 24%;
- потребление сельским населением — 64%;
- потребление городским населением и техническое потребление — 12%.

Хлебные грузы отправлялись из Новониколаевска, Омска, Петропавловска, Кургана. При этом около половины всего произведенного хлеба оставалось в Сибири: потреблялось населением отдаленных восточных и северных районов России, поступало на винокуренные заводы. В начале XX в. Европейская Россия была в основном закрыта для сибирского хлеба. Действовал так называемый Челябинский тарифный перелом, преграждавший вывоз хлеба в Россию и на западно-европейские рынки. Тарифные ограничения были введены по инициативе помещиков Центральной России, опасавшихся конкуренции со стороны сибирских земледельцев. Поэтому экспортное зерно приходилось вывозить окружным путем — через Пермь, Котлас и Архангельск, вместо того чтобы везти по более короткому пути через Челябинск к портам Черного и Балтийского морей.

В условиях тарифных ограничений поставки зерна и муки в Европейскую Россию могли осуществляться только из самых западных, ближе всего находящихся к Челябинску окраин Сибири. Из восточной же части западносибирских степей хлеб шел преимущественно в восточные районы — Амурскую и Приморскую области, в Монголию, Китай и Маньчжурию. С прокладкой Китайско-Восточной железной дороги сельское хозяйство Маньчжурии стало настолько быстро приобретать товарный характер, что сибирский хлеб оказался очень скоро вытесненным не только с рынков самой Маньчжурии, но и с рынков Дальнего Востока. К 1905 г. Маньчжурия давала дальневосточным районам около 10 млн пудов хлебных продуктов, поэтому хлеб из Западной Сибири уже не мог успешно конкурировать с маньчжурским, и от Забайкалья дальнейший путь на восток ему был закрыт. Незначительные поставки зерна харбинским мукомолам еще продолжались, и небольшие партии сибирского хлеба попадали даже в Японию, но в целом на восточные рынки сибирский хлеб начиная с 1905 г. практически не поступал.

Чтобы устранить на востоке Сибири маньчжурскую монополию, правительство понизило железнодорожные тарифы на перевозку сибирских хлебных грузов в восточном направлении, а маньчжурское зерно обложило дополнительной пошлиной. Эта мера вновь приоткрыла сибирскому хлебу путь на восток, способствовала развитию мукомольной промышленности в Приамурье, в первую очередь в Благовещенске, который перед революцией занял третье место в России по оснащению мельницами.

С отменой Челябинского тарифного перелома хлебная торговля в западном направлении резко изменилась. Количество товарного хлеба, отправляемого за Урал, ежегодно увеличивалось. Причем почти половина продукции сразу направлялась в порты Балтийского моря, куда до этого сибирский хлеб не заходил вовсе. Таким образом, европейский рынок стал главным для сбыта сибирского хлеба.

Часть зерна и муки потреблялась Уралом, — этот рынок традиционно принадлежал Сибири и был освоен задолго до прокладки Транссибирской магистрали.

После Октября 1917 г. Россия уступила свои зарубежные рынки американским странам, которые практически стали монополистами на мировом хлебном рынке. Пока в России шли революция и Гражданская война, бывшие российские конкуренты расширяли посевные площади под зерновые. Так, в Соединенных Штатах посевная площадь под зерновые увеличилась за это время на 60%, в Канаде — на 90%, в Австралии — на 30%, в Британской Индии — на 20%, в Аргентине — на 5%. В абсолютном значении больше всего увеличились посевные площади в США — почти на 10 млн га. В итоге Россия потеряла свое место на хлебном рынке и из страны-экспортера постепенно превратилась в импортера продовольствия, и в частности хлеба.

Торговля сливочным маслом

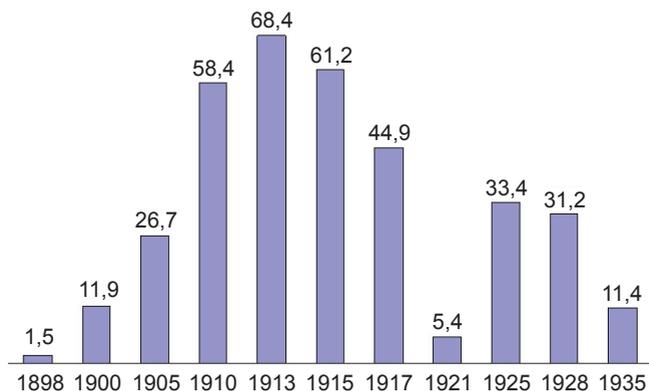
К началу Первой мировой войны на мировом рынке обращалось около 20 млн пудов сливочного масла. В этот период Россия экспортировала 5,2 млн пудов масла, из которых 85% приходилось на сибирское. Куда направлялось русское сливочное масло? Прежде всего в Англию (45%), Германию (35%) и Данию (15%). Причем Дания осуществляла реэкспорт русского масла, в первую очередь его сибирских сортов, обладавших особым вкусом и отличным качеством.

Вывоз российского масла в Англию за 1900–1913 гг. увеличился почти в 4 раза — с 0,6 до 2,3 млн пудов. Российское масло составляло около 20% импорта масла Англии, почти столько же, сколько давали ей собственные колонии. Около 10% масла в Англию ввозила Швеция. Общий ввоз масла в Англию в 1913 г. составлял 12,8 млн пудов. Исходя из того что доля России на английском рынке масла постоянно росла, российское (сибирское) масло могло к середине 1920-х гг. занять на английском рынке основное место.

Аналогичная картина наблюдалась и на немецком рынке. Германия в 1913 г. ввозила всего 3,3 млн пудов сливочного масла. Доля российского, преимущественно сибирского, масла здесь составляла 55% и также имела тенденцию к увеличению. Сибирское масло уверенно захватывало практически все европейские рынки. Что касается таких стран, как Дания и Голландия, то часть сливочного масла, ввозимого из России, они попросту реэкспортировали.

Таким образом, до революции маслоделие было одной из наиболее доходных и динамично развивавшихся отраслей хозяйства Сибири. При этом продукция данной отрасли занимала второе место после продукции земледелия в экспорте Сибири. Основная часть (85%) сибирского масла шла на экспорт, в Европейскую Россию для внутреннего потребления направлялось только 10%, на дальневосточные рынки — 4%, на Кавказ и в Туркестан — 1%.

Стоит отметить, что отношение правительства к вывозу сибирского масла было совершенно другим, чем к вывозу сибирского хлеба. Сибирское маслоделие не затрагивало интересов помещиков и крупных землевладельцев Центральной России и давало значительный доход казне. Стоимость вывезенного за границу масла неуклонно росла и достигла в 1913 г. 68,4 млн р. Эта сумма в 2 раза превышала стоимость добываемого в Сибири в тот период золота. Достаточно напомнить, что стоимость строительства западносибирского участка Транссибирской железной дороги вместе с мостами через крупные реки и железнодорожными вокзалами составляла чуть более 50 млн р.



Динамика объема вывозимого из Сибири сливочного масла в 1898–1935 гг., млн золотых рублей

Стоимость экспортного масла росла не только за счет увеличения физических объемов вывоза, но и за счет повышения качества продукции. Если в начале века пуд масла стоил около 10 р., то к 1915 г. — 14–15 р.

Масло оказалось одним из наиболее транспортабельных продуктов животноводства, и по мере завоевания им заграничных рынков объемы его производства стали очень быстро расти. Для его вывоза и сохранения качества пришлось проектировать и строить специальные вагоны-ледники. Впоследствии из этих вагонов стали формироваться специальные сибирские «масляные поезда», круглогодично перевозившие сибирское масло к морским портам. В портах масло хранилось в особых холодильниках, а за-

тем отправлялось на специально приспособленных пароходах в Гамбург, Копенгаген, Лондон и в другие портовые города Западной Европы.

Конструкция вагонов-холодильников, разработанная русскими инженерами, по праву считалась лучшей в Европе. Они были двух-, трех- и даже четырехосные с грузоподъемностью до 1,5 тыс. пудов. Всего по западному участку Транссибирской магистрали курсировало около 2 тыс. таких вагонов. Пик вывоза масла приходился на июнь–август, когда отправлялось по 10-15 поездов в неделю, по 25 вагонов каждый.

До 1917 г. основной объем масла вывозился из Сибири по двум направлениям: западному — Челябинск–Москва–Рига или Виндау и северному — Пермь–Вятка–Вологда–Санкт-Петербург. С закрытием западных портов во время Первой мировой войны возникло еще два направления: через Котлас–Архангельск, а также через Владивосток. Активно изучалась возможность и предпринимались попытки экспорта масла водным транспортом по рр. Обь и Иртыш и далее по Северному морскому пути. Для этого уже проектировались специальные мелкосидящие суда типа «река-море» с рефрижераторными установками.

Основными железнодорожными станциями отправки масла были Новониколаевск (30%), Курган (24%), Омск (22%), Барнаул (8%), Бийск (4%), Петропавловск (4%).

Ситуация с торговлей сливочным маслом сильно изменилась в период послереволюционной разрухи, и лишь в 1922–1923 г. экспорт начал восстанавливаться. В этот период СССР экспортировал всего 1,3 млн пудов масла на общую сумму 31 млн р. золотом. При этом доля сибирского масла в общесоюзном экспорте по-прежнему составляла около 90%. Однако преодолеть конкуренцию австрийского, новозеландского и аргентинского масла не удалось, даже несмотря на демпинговые цены. Качество продукции было уже не то. Наркомвнешторг обезличивал поставки, затрудняя покупателям выделение сибирских сортов. В 1928 г. за пределы Сибири вывозилось всего 2,1 млн пудов масла, что составляло 35% довоенного уровня.

Торговля мясом

Кроме пушнины, хлеба и сливочного масла Сибирь активно экспортировала мясо, в первую очередь свинину, приготовленную по специальной технологии, — так называемый бекон, который пользовался большим спросом на английском рынке. До прихода на западноевропейский рынок сибирской свинины спрос на этот продукт удовлетворялся экспортом из США и Канады.

Производство свинины начало стремительно развиваться вслед за маслоделием, побочные продукты которого являлись прекрасным кормом для свиней. При этом в Сибири повторялся опыт Дании, где обе отрасли развивались параллельно.

Особенно быстро развивалось свиноводство в Западной Сибири, под Курганом. Здесь одна из датских фирм построила образцовую свинойню.

Кроме свинины из Сибири вывозили свыше 200 тыс. голов скота, в том числе в Европейскую Россию 114 тыс., из которых почти 40% поступало в Петербург, а 30% — в Москву.

За 17 дореволюционных лет вывоз мяса увеличился более чем вдвое. Причем Сибирь могла бы производить мяса гораздо больше, но его вывоз сдерживался нехваткой вагонов-ледников и холодильников.

Соляная торговля

Сибирская соль ввиду своей высокой себестоимости не могла успешно конкурировать на европейских рынках. Более того, соль, поставленная из Европейской России, теснила сибирскую на местном рынке: пермская соль по железной дороге поступала вплоть до Забайкалья, а крымская благодаря низкому морскому фрахту и малой себестоимости легко достигала Приморья кружным морским путем и продавалась во Владивостоке, Хабаровске, а иногда по железной дороге из Владивостока доходила до Читы и даже Верхнеудинска (ныне Улан-Удэ).

Такая конкуренция со стороны европейской соли сдерживала развитие производственных мощностей местной соледобычи. В Сибири не было предприятий, способных конкурировать с европейскими производителями и полностью обеспечивать сибирский рынок. Это приводило к перебоям в обеспечении потребителей, особенно в военное время. Так, в годы Русско-японской, Первой мировой и Гражданской войн, когда в дальневосточные районы прекращался завоз соли из Европейской России, населению приходилось рассчитывать только на импорт, поскольку сибирская соль из-за высокой себестоимости на дальневосточные рынки не поступала.

Стоимость завозимой в Сибирь пермской соли уравнивалась с иркутской между Красноярском и Иркутском. Продвижение иркутской соли западнее Канска было затруднено в связи с конкуренцией со стороны соли пермской и павлодарской. На востоке цена иркутской и крымской соли выравнивалась в районе Сретенска.

Такая ситуация заставляла искать пути снижения себестоимости продукции и стимулировала модернизацию производства. После Русско-японской войны началась модернизация Усольского солеваренного завода. К 1911 г. его производительность была поднята с 400 до 800 тыс. пудов, а цена за пуд снижена до 40–50 к. В годы Первой мировой войны встал вопрос о дальнейшем снижении себестоимости соли и увеличении объема ее производства до 2,5 млн пудов в год. Для получения более насыщенного рассола в районе завода в 1916–1918 гг. пробурили несколько глубоких (до 650 м) скважин. Одновременно налаживалось

производство молотой каменной соли. Эти меры позволили снизить себестоимость соли до 10–14 к. за пуд.

Торговля другими товарами

Лесопродукция. Доля сибирских лесных материалов в общероссийском экспорте в 1900 г. составляла 7%, в 1913 г. — 11%, в 1928 г. — 18%. В дореволюционной России экспорт древесины и пиломатериалов занимал скромное место по стоимости вывозимой продукции. Первое место принадлежало зерновым.

Традиционными потребителями русской лесопродукции были Англия (40%), Германия (35%), Голландия (12%). При этом Англия покупала главным образом доски и брус, Германия — бревна, столбы, шпалы, крепежный лес, а также древесину для производства спичек и сырье для целлюлозно-бумажной промышленности.

За границу лес шел в круглом и полуобработанном виде. Доля изделий из дерева в общем лесном экспорте была незначительной. Среднегодовая ценность российского лесного экспорта в 1910–1915 гг. составляла 150 млн р. Конкурентами России на мировом лесном рынке были Швеция, Норвегия, Канада, Соединенные Штаты Америки.

Что касается сибирского леса, то до сооружения железной дороги он потреблялся в основном на внутреннем рынке. Из лесных и таежных территорий его везли в юго-западные, степные и отчасти лесостепные районы, испытывающие острую нехватку в топливе и строительных материалах. После сооружения Транссибирской железнодорожной магистрали сибирский лес стал активно вывозиться в Центральную Россию и на мировой рынок. Причем из Тюменской губернии лес шел преимущественно через Екатеринбург, Пермь, Котлас и Архангельск в Западную Европу. На дальневосточные заграничные рынки лес поставлялся из уссурийской тайги. Близость к морским портам делала дальневосточный лесной экспорт наиболее эффективным.

До Первой мировой войны предпринимались попытки вывозить лес, прежде всего наиболее ценные сорта древесины — сибирскую сосну и кедр, высоко ценившиеся на европейском рынке, по Северному морскому пути. Одновременно с экспортом круглого леса в Сибири развивалась промышленность по его переработке. Создавались предприятия по изготовлению древесной массы, фанеры, спичек. Частными компаниями планировалось строительство фабрик по производству бумаги и картона.

Каменный уголь. Одним из важных товаров внутренней торговли Сибири после продовольственных продуктов был каменный уголь. До Первой мировой войны он оставался грузом местного значения, так как главным и почти единственным его потребителем была железная дорога. Однако впоследствии сибирский уголь стал направляться на Урал

для нужд местной промышленности и даже стал вытеснять донецкий уголь с рынков Поволжья.

Прочая продукция. Кроме вышеперечисленной продукции из Сибири вывозились боровая дичь, рыба, кедровый орех, изделия различных промыслов, волокнистые вещества и лен. Причем сибирский лен отличался высоким качеством и пользовался спросом как в центральных районах России, так и на мировом рынке.

Л.М. ДАМЕШЕК

ОТ ГУБЕРНИИ — К ОБЛАСТИ

В 2012 г. исполняется 75 лет со времени образования Иркутской области. 27 сентября 1937 г. газета «Известия», орган ЦИК СССР, а на следующий день газета «Восточно-Сибирская правда», опубликовали постановление ЦИК СССР от 26 сентября 1937 г. за подписью М. Калинина и А. Горкина «О разделении Восточно-Сибирской области на Иркутскую и Читинскую области. Этим же постановлением объявлялось о создании двух бурят-монгольских национальных округов: Агинского — с подчинением Читинской области и Усть-ордынского — Иркутской. Однако Иркутская область не первое административное образование Приангарья. Еще в 1764 г., в период правления Екатерины II, была образована Иркутская губерния, включающая в себя Илимский, Иркутский, Нерчинский, Якутский, Охотский уезды, Иркутский подгородный, Верхоленский, Баргузинский и Селенгинский дискрипты. Как видим, это была огромная территория. по сути держава, объединяющая территории четырех существующих сегодня субъектов федерации России — Иркутская область, республик Саха (Якутии), Бурятии и Забайкальского края. Эта особенность наблюдается и при всех последующих административно-территориальных преобразованиях в Азиатской России. В 1782 г. Иркутская губерния упраздняется и преобразуется в Иркутское наместничество в составе Иркутской, Нерчинской, Охотской, Якутской областей и 17 уездов. Наконец в 1796 г. Иркутская губерния была восстановлена. В 1822 г. в связи с административной реформой М.М. Сперанского она вошла в состав Восточно-Сибирского генерал-губернаторства в составе Иркутского, Нижнеудинского, Киренского, Верхнеудинского и Нерчинского округов. 1851 г. два последних округа были переданы с состав образованной Забайкальской области. В этом формате, несмотря на определенные внутренние перестроения, Иркутская губерния просуществовала вплоть до крушения империи в 1917 г.. Менялись лишь ее площадь, состав населения... В начале XIX в. площадь губернии составляла около 10,8 тыс. кв. верст, ко времени начала первой мировой войны она достигла 786, 4 тыс. кв. верст. Губерния была одним из наиболее