

УДК 94(571.54)
ББК 63.3(2Р54)

А.М. ПЛЕХАНОВА

БУРЯТИЯ В 1920-е ГОДЫ В КОНТЕКСТЕ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ ФУНКЦИЙ ПРИГРАНИЧНОЙ ТЕРРИТОРИИ

В статье предпринята попытка определения влияния геополитического фактора на экономическое развитие и административный статус Бурят-Монгольской АССР. Установлено, что большинство проектов экономического роста республики, разрабатываемых в 1920-е гг., диктовалось геополитическими устремлениями советского государства и связывалось с укреплением и расширением хозяйственных связей с Монголией. Доказано, что особая геополитическая роль, отводимая республике в Центральной Азии, позволила ей избежать включения в состав проектируемой Ленско-Байкальской области на правах округа и сохранить статус национальной автономии.

Ключевые слова: геополитический фактор, Бурят-Монгольская АССР, Монголия, экономическое, политическое и идеологическое влияние, экономическое партнерство, Кяхтинская железная дорога, Ленско-Байкальская область, национальная автономия.

А.М. PLEKHANOVA

BURYATIA IN THE 1920s IN THE CONTEXT OF GEOPOLITICAL FUNCTIONS OF BORDER AREAS

The article defined influence of geopolitical factors on economic development and administrative status of the Buryat-Mongolian ASSR. It was found that most of the projects economic growth of the republic, developed in the 1920s, was dictated by the geopolitical aspirations of the Soviet state and associated with the strengthening and expansion of economic ties with Mongolia. It is proved that a special geopolitical role assigned to the republic in Central Asia, has allowed it to avoid inclusion in the projected Lena-Baikal region in the county rights and to maintain the status of national autonomy.

Keywords: geopolitical factor, Buryat-Mongolian ASSR, Mongolia, economic, political and ideological influence, economic cooperation, Kyakhta railway, Lena-Baikal region, national autonomy.

28 декабря 2016 г. председатель Правительства РФ Д.А. Медведев подписал распоряжение № 2883-р «О внесении изменений в распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 октября 2015 г. № 2193-р» [8], согласно которому Байкальский регион был включен в Концепцию развития Дальнего Востока. В принятом документе речь идет о байкальских приграничных районах — территориях муниципальных образований, расположенных в пределах Республики Бурятия

и Забайкальского края, прилегающих к государственной границе Российской Федерации с Китайской Народной Республикой и Монголией. Включение Байкальского региона в стратегию развития Дальнего Востока свидетельствует, прежде всего, о назревшей необходимости укрепления восточных рубежей нашей страны в связи с теми геополитическими функциями, которые он выполняет как приграничная территория.

Попав в стратегию дальневосточного развития, «байкальские приграничные территории», экономика которых имеет преимущественно слаборазвитый, дотационный характер и характеризуется ежегодно ухудшающимися показателями состояния жилищно-коммунальной и социальной инфраструктуры, низкой обеспеченностью местных бюджетов собственными доходами, слабой активностью субъектов малого и среднего предпринимательства, неэффективным использованием природно-ресурсного и туристско-рекреационного потенциала, неэффективным использованием приграничного положения и слабой интеграцией в международную экономическую систему, «рискует» начать развиваться [8, с. 5]. В документе четко обозначено, что задачей реализации Концепции является создание условий для устойчивого развития экономики и обеспечения социальной стабильности приграничных территорий, формирования и развития конкурентных преимуществ перед приграничными территориями сопредельных государств.

Случится ли вдоль монгольской и китайской границ грандиозный прорыв вперед? Ведь концепция — это не программа. Ее принятие отнюдь не означает автоматического выделения денег на развитие территорий, не предусматривает дополнительных расходов из федерального бюджета. Между тем развитие дотационного Забайкалья — задача амбициозная, сравнимая с трудностями освоения Сибири. Но исторический опыт показывает, что, как и в предыдущие столетия, современная геополитическая ситуация может стать одним из важных факторов развития Забайкалья, являющегося связующим звеном между Монголией, Китаем, российским Дальним Востоком и центральной Россией. Достаточно вспомнить, что в XVII — первой половине XIX в. регион рассматривался как плацдарм для утверждения России в Приамурье. Выполнив эту историческую миссию, Забайкалье заметно замедлило социально-экономическое развитие. Новую жизнь в Забайкальский регион вдохнула Транссибирская магистраль, сооружение которой было обусловлено экспансионистской политикой России на Дальнем Востоке и возрастанием в связи с этим стратегического значения Забайкалья. Однако Транссибирская магистраль, хотя и послужила мощным катализатором развития промышленности в регионе, не привела к существенной трансформации экономического пространства Забайкалья. Первая мировая война, угроза потери индустриальных районов в Европейской России заставили царское правительство обратить более пристальное

внимание на Забайкалье, поскольку регион со слабо развитой промышленностью не мог служить базой для продвижения и усиления влияния России в центрально-азиатском пространстве [3]. В последующем для усиления позиций России во Внутренней Азии планировалось проведение Кяхтинской ветки железной дороги, которой отводилась роль соединительного звена с монгольским рынком. Приоритет стратегических интересов мог стать причиной ускорения темпов модернизации края. Однако практическое воплощение геополитических замыслов империи по вовлечению Монголии в орбиту своего влияния посредством превращения Забайкалья в самодостаточный в экономическом плане регион было прервано революционными событиями 1917 г.

После завершения Гражданской войны и иностранной интервенции молодому советскому государству, оказавшемуся в состоянии фактической блокады со стороны стран Запада и конфронтации со всеми мировыми державами, необходимо было кардинальными мерами решать проблему обеспечения защиты границ, особенно в связи с высокой вероятностью новых военных конфликтов. Именно поэтому укрепление восточных районов страны на основе форсированного экономического роста вновь стало одной из приоритетных задач уже новой — советской — власти. В результате планы самодержавия по созданию в Западном Забайкалье точки экономического роста были положены в основу развития молодой советской Бурят-Монгольской республики, образованной в мае 1923 г. Восстановление разрушенного в годы социальных катаклизмов хозяйства и последующий подъем экономики республики должны были, демонстрируя народам Востока успехи социалистического строительства, вовлекать их в орбиту советского экономического, политического и идеологического влияния.

Большинство проектов экономического роста Бурят-Монгольской АССР, разрабатываемых в 1920-е гг., диктовалось геополитическими устремлениями советского государства и связывалось с укреплением и расширением хозяйственных связей с Монголией. Монголия рассматривалась в качестве рынка сбыта продукции. Безусловно, в 1920-е гг. слабо развитая бурятская промышленность, работающая на старом, изношенном оборудовании, мало что могла предложить своему ближайшему соседу. Однако в перспективе аргументом в пользу организации на территории республики крупного промышленного комбината в составе действующих предприятий (при условии их расширения и переоборудования) и за счет строительства новых послужило наличие обширного рынка сбыта не только в Сибири и на Дальнем Востоке, но и в Монголии и Северной Маньчжурии. Госплан БМАССР определял перспективы широкого вывоза в Монголию продукции стекольного, винокуренного, электрометаллургического, целлюлозно-бумажного, экстрактно-варочного из бадана, лесопильного, лесохимического, маслобойного заводов [5, с. 106–113].

Кроме того, Монголия с ее богатым скотоводческим хозяйством могла быть важным поставщиком сырья для обрабатывающей промышленности республики. По данным Кяхтинской пароформалиновой камеры, в 1924–1925 г. фактический ввоз из Монголии разных кож достиг 200 тыс. штук, однако в Бурятии задержалось лишь около 15 %, а остальное транзитом было вывезено в другие регионы. Правительство БМАССР, считая подобную ситуацию недопустимой, связывало перспективы расширения Чикойского кожевенного завода с возможностью увеличения импорта в Бурятию монгольского кожсырья, стоимость которого в 1925 г. была на 11 % ниже цен Верхнеудинского рынка [7, с. 51]. Кроме того, при разработке пятилетнего плана ЦСНХ республики доказывалась необходимость строительства в Верхнеудинске овчинно-шубного завода. Рентабельность этого производства доказывалась существованием в довоенное время в Кяхте сравнительно крупного частного овчинно-шубного завода, работавшего на сырье из Монголии, откуда только в 1914 г. было вывезено 625 тыс. овчин [7, с. 55].

В качестве механизма обеспечения более устойчивого экономического партнерства с Монголией в 1920-е гг. вновь стало рассматриваться улучшение транспортных коммуникаций. В 1926 г. во время разработки Госпланом СССР проекта развития путей сообщения в первой пятилетке была реанимирована идея сооружения Кяхтинской железной дороги. Теперь инициатором ее строительства выступило руководство Бурят-Монгольской республики. В правительственных кругах данную линию стали нередко называть Верхнеудинск-Монгольской, поскольку изначально учитывалась возможность и даже необходимость ее продолжения в Монголию. Специалисты указывали: «Согласованная и цепко увязанная деятельность советских и монгольских торговых предприятий, надлежащая организация водного транспорта в пределах Монголии, соответствующие тарифы, держащиеся на уровне себестоимости — дадут возможность втянуть все монгольское хозяйство, по крайней мере, хозяйство Халхи — центральной части Монголии, в сферу влияния Кяхтинской железной дороги. Не только монгольское сырье, экспортируемое за границу, но и требующиеся для снабжения монгольского населения промтовары, как советского, так китайского и английского происхождения, в силу коммерческой выгоды, пойдут по пути Урга — Верхнеудинск — Владивосток» [5, с. 73]. Однако из-за ограниченности финансовых ресурсов реализация данного проекта государства опять затянулась. Лишь в 1936 г. было принято решение НКПС о разработке окончательных проектов сооружения железнодорожной магистрали Улан-Удэ — Кяхта (Наушки). Строительные работы начались в 1937 г., а рабочее движение поездов открылось 15 января 1939 г. С момента ввода в эксплуатацию Кяхтинская железная дорога стала играть огромную роль в экономическом развитии Бурятии и

Монголии, способствуя их взаимовыгодному торгово-промышленному сотрудничеству.

Особые геополитические функции республики позволили ей сохранить статус национальной автономии, когда в центре стал разрабатываться вопрос о новом экономическом районировании и включении Бурят-Монгольской АССР совместно с Иркутской и Забайкальской губерниями в состав Ленско-Байкальской области.

Руководство республики, выступив категорически против вхождения республики в состав проектируемой области на правах округа, выдвинуло, наряду с аргументами экономического характера, геополитические. Наиболее обстоятельно данная точка зрения была сформулирована заместителем председателя Госплана республики Н.Н. Козьминим: «Республика имеет определенное политическое задание и положение в Союзе... она не может играть роль лишь материала для тех или иных построений. Повернутая политически лицом к Монголии, входящей в сферу жизни советских республик, и Центральной Азии, куда протягиваются нити весьма реальных отношений, вплоть до окраин Тибета, она является существенным элементом государственной жизни Союза» [4, с. 3–4]. Аналогичную позицию занял Забайкальский Губисполком, посчитавший, что с созданием Буреспублики разрешается исключительного значения проблема советской внешней политики в отношении Монголии и Центральной Азии» [2, л. 260].

Стремясь найти поддержку в Центре, руководство республики обратилось за помощью в Народный комиссариат иностранных дел СССР, апеллируя при этом опять же к особой геополитической роли БМАССР в Центральноазиатском регионе. Советская внешнеполитическая доктрина, обусловленная идеей мировой революции, заключалась в экспорте революции в страны Центральной Азии и дальнейшем присоединении их, в случае успеха, к будущей «Всемирной республике Советов». Бурят-Монгольской АССР в этой политике отводилась роль «форпоста социализма» и «плацдарма мировой революции на Буддийском Востоке», поскольку считалось возможным использование национального фактора — общности языка, истории, религии и культуры, а также наличия стремления к единению монгольязычных народов, в том числе бурят, — для осуществления задач мировой революции. Революция 1921 г., разрушившая основы феодально-теократического строя Монголии, предоставляла советскому руководству возможность рассматривать Монголию как «трамплин» для экспорта революции в Китай и далее по всей Азии. Более того, Монголия виделась не только важнейшим участком империалистического соперничества в Восточной Азии, но и зоной особого геополитического интереса Советской России как основа будущей союзной республики в составе СССР [1, с. 244].

Поддержка НКВД СССР руководства Бурят-Монгольской республики predetermined судьбу Ленско-Байкальской области. 12 июня 1925 г. нарком иностранных дел Г.В. Чичерин направил письмо И.В. Сталину, в котором доказывал невозможность включения БМАССР в Ленско-Байкальскую область: «Подчинение Бурят-Монгольской республики Ленско-Байкальскому центру, а, следовательно, фактически отказу от представленных ей ранее национальных прав, при том условии, что создание Бурят-Монгольской государственности в пределах самостоятельной Советской Республики имело прежде всего целью наилучшее влияние СССР на народы Дальнего Востока, пробуждение их и сближение с СССР в борьбе против иностранного империализма, означало бы что этот акт неизбежно произвел бы глубоко отрицательное впечатление на народы и правительства Монголии, Тибета и др. и сорвал бы наметившиеся интенсивные культурнохозяйственные связи Бурят-Монгольской Республики с Монгольской Республикой». Далее в письме подчеркивалось, что «...признать включение Бурято-Монгольской области в состав Ленско-Байкальской области значит фактически отказаться от проводимой в Центральной Азии и Монголии нашей политической линии. Основываясь на вышеизложенном НКВД решительно возражает против вхождения Бурято-Монгольской Республики в состав Ленско-Байкальской области на правах округа, что оказалось бы в противоречии с положением ее как автономно-национального образования и фактически представило бы постепенную ликвидацию последнего, и считает политически необходимым сохранить за БМАССР значения и прав самостоятельной области... учитывая то громадное значение факта существования Бурято-Монгольской Республики для всего Буддийского Востока» [9, л. 58]. Точка зрения наркомата стала решающей при отказе от идеи создания Ленско-Байкальской области. Интересы внешней политики, вытекавшие из актуальных на тот момент целей «мировой революции» на Востоке и в Центральной Азии, и особая геополитическая роль, отводимая в ней Бурят-Монгольской автономии, оказались выше.

Таким образом, важные геополитические функции Бурят-Монгольской республики способствовали восстановлению и укреплению ее экономики, а также сохранению национальной автономии. Одним из стимулов развития Бурят-Монгольской АССР послужило стремление вовлечь Монголию в орбиту советского экономического и политического влияния, что особенно отчетливо проявилось в период форсированного промышленного роста в 1930-е гг.

Сегодня с включением Забайкальского края и Республики Бурятия в Концепцию развития Дальнего Востока в средствах массовой информации вновь стал будироваться вопрос об административно-территориальной принадлежности этих регионов [6]: может быть не зря Забайкалье все «мечется» между Сибирью и Дальним Востоком? может

быть, ему уготована другая судьба — образовать новый округ Российской Федерации — Байкальский Федеральный округ, в который вошли бы Иркутская область, Республика Бурятия и Забайкальский край? На наш взгляд, в современных условиях при реформировании административно-территориального деления, необходимо учитывать, прежде всего, геополитический статус приграничных регионов.

Список использованной литературы и источников

1. Башкуев В. Ю. Российская медицина и монгольский мир: исторический опыт взаимодействия (конец XIX — первая половина XX вв.) / В. Ю. Башкуев. — Иркутск : Изд-во «Оттиск», 2016. — 436 с.
2. Государственный архив Забайкальского края. — Ф. П-81. — Оп. 1. — Д. 959.
3. Кальмина Л. В. Модернизация сибирской экономики на рубеже XIX–XX вв.: забайкальский вариант / Л. В. Кальмина // Вестник БНЦ СО РАН. — 2011. — № 2. — С. 72–81.
4. Козьмин Н. Н. Бурят-Монгольская Республика — Область / Доклад председателя секции по районированию при Госплане БМАССР / Н. Н. Козьмин. — Иркутск, 1924. — 53 с.
5. Козьмин Н. Н. Основы капитального строительства Бурятии / Н. Н. Козьмин. — Верхнеудинск : Госплан БМ АССР, 1926. — 144 с.
6. Концептуальная проблема. Забайкалье — это Сибирь или Дальний Восток? [Электронный ресурс]. Забмедиа: новости. — Режим доступа : <https://zab.ru/articles/5033>.
7. Перспективы и ближайшие задачи хозяйственного строительства БМАССР. — Верхнеудинск : Госплан БМ АССР, 1927. — 89 с.
8. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2016 г. № 2883-р «О внесении изменений в распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 октября 2015 г. № 2193-р» [Электронный ресурс]. Правительство России: официальный сайт. — Режим доступа : <http://government.ru/media/files.pdf>.
9. Российский Государственный архив социально-политической истории. — Ф. 17. — Оп. 84. — Д. 715.

Информация об авторе

Плеханова Анна Максимовна — доктор исторических наук, доцент, ведущий научный сотрудник, отдел истории, этнологии и социологии, Институт монголоведения, буддологии и тибетологии Сибирского отделения РАН, 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6, e-mail: plehanova.am@mail.ru.

Author

Anna M. Plekhanova — Doctor of History, Associate Professor, Leading Scientific Researcher of the Department of History, Ethnology and Sociology of Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies of Siberian Branch of Russian Academy of Sciences, 6 Sakhyanova St., Ulan-Ude, 670047, e-mail: plehanova.am@mail.ru.