

DOI 10.15372/HSS20210403
УДК 94:656(571.1/.5)"19"

В.М. РЫНКОВ

ТРАНСПОРТНОЕ И ПРОМЫШЛЕННОЕ ОСВОЕНИЕ СИБИРИ В XX В. В ИССЛЕДОВАНИЯХ В.А. ЛАМИНА

Институт истории СО РАН,
РФ, 630090, Новосибирск, ул. Николаева, 8

В статье рассмотрено исследование проблем промышленного и транспортного освоения северных и восточных рубежей России известным историком Владимиром Александровичем Ламиным. Раскрыта оригинальность его подходов к изучению хозяйственной подсистемы общества, отмечено постепенное расширение исследовательского поля за счет интереса к социальным и демографическим проблемам, тесного взаимодействия с экономистами, показано творческое и организационное влияние В.А. Ламина на становление историко-экономических исследований в Институте истории СО РАН.

Ключевые слова: экономическая история, Сибирь, Дальний Восток, Арктика, транспорт, проекты.

V.M. RYNKOV

TRANSPORT AND INDUSTRIAL DEVELOPMENT OF SIBERIA IN THE XX CENTURY IN THE STUDIES OF V.A. LAMIN

Institute of History SB RAS,
8, Nikolaev str., Novosibirsk, 630090, Russian Federation

A significant historiographical problem is the historical and economic research formation in the Novosibirsk Scientific Center. The article shows the effect of Vladimir Alexandrovich Lamin's works on studying the economic history.

V. A. Lamin devoted several decades to a key scientific problem of the development and implementation of transport development projects in the northern and eastern regions of Russia. The article analyzes in detail the development of research approaches due to the original source base, appeal to the historical geography tools for the historical material analysis, intention to study key historical sources in a wide chronological and thematic context including cross-country comparisons. The important element of V.A. Lamin's style is the aspiration to consider transport different types in their relationship, to indicate the influence of technological breakthroughs on the construction pace of new communication lines, organization of cargo flows, and the transport industry economy in general. Tracing the problem field expansion of V. A. Lamin's studies of the economic history of Siberia, the author notes that, without leaving an increasingly detailed research of transport projects, he turned to a retrospective analysis of the most important resource sectors of the economy of the eastern borders – gold mining (for the XIX and early XX centuries), and oil and gas production – for the second half of the XX century.

The article describes the results of joint research projects carried out by historians and economists with V. A. Lamin's participation. The last thirty years, V. A. Lamin aimed his fellow historians at expanding the problem field of studying projects for the natural resources and industrial development, their practical implementation including social and demographic consequences. As a result of scientific and organizational efforts by V. A. Lamin, the historians have comprehended a huge amount of factual materials, formed a major scientific direction, and created fundamental collective works of an interdisciplinary nature.

Key words: economic history, Siberia, Far East, Arctic, transport, projects.

Вадим Маркович Рынков – д-р ист. наук, директор Института истории СО РАН, e-mail: vadvet@list.ru, <http://orcid.org/0000-0003-3284-549X>.

Vadim M. Rynkov – Doctor of Historical Sciences, Director of Institute of History SB RAS.

ВВЕДЕНИЕ

14 мая 2021 г. научный руководитель Института истории СО РАН, член-корреспондент, доктор исторических наук Владимир Александрович Ламин отпраздновал свой юбилей – 85-й день рождения. Большой и важный этап в жизни юбиляра связан с его работой на посту директора Института, который он возглавлял с 1998 по 2019 г., чуть более двадцати лет. За это время качества ученого и организатора тесно переплелись, а его научное творчество пополнилось новыми гранями. Можно отдельно рассказать об организации исследований истории Сибирского отделения РАН, итогом которых стало издание нескольких фундаментальных научных и научно-справочных работ, о крупных проектах, посвященных истории Новосибирска, о фундаментальном энциклопедическом издании «Сибирской исторической энциклопедии», об активной деятельности по развитию музеев Сибирского отделения и музейного дела Сибири. Но целесообразно остановиться подробнее на главном направлении научных исследований В.А. Ламина, сформировавшемся задолго до его прихода на пост директора. Речь пойдет об исследовании проектов освоения и развития российской Арктики, Сибири и Дальнего Востока, истории их разработки и практической реализации. Как исследователь этих научных проблем Владимир Александрович получил широкую известность, объединил коллег, занимающихся близкой тематикой, сформировал научную школу, отчасти даже переориентировал Институт истории СО РАН на разработку данной тематики в качестве приоритетной.

Данная статья посвящена анализу проблематики научных исследований В.А. Ламина на разных этапах его творчества, полученных им результатов, их воздействию на развитие историко-экономических исследований в Сибири.

Владимир Александрович пришел в профессиональную историческую науку, имея за плечами немалый жизненный опыт: учеба в речном училище и много лет спустя в Свердловском юридическом институте, рабочий в академическом институте, народный судья и председатель народного суда, профсоюзная работа в СО АН СССР. В Институте истории, филологии и философии СО РАН он начинал как историк с изучения связей науки и производства. В центре его внимания оказались рабочие и инженеры в научных коллективах, те, кто осуществляет внедрение передовых разработок ученых, т.е. анализ путей от фундаментальной науки к наукоемкому производству. Для советской исторической науки это вполне устоявшаяся тема, но Владимир Александрович нашел здесь и поднял архивную целину, открыв перспективы огромных масштабов.

В ПОИСКАХ МАГИСТРАЛЬНОЙ ТЕМЫ

Основной научный интерес В.А. Ламина, устойчиво сохранившийся поныне, – история промышленного и транспортного освоения дальних рубежей Родины: от научно-производственных разработок до промышленного производства. В Сибири на неосвоенных территориях предстояло наладить крупное промышленное производство, проложить коммуникации. Здесь ученые шли впереди практиков, оценивали принципиальные возможности и перспективы освоения новых территорий, намечали места размещения поселений, способы эксплуатации природных богатств, а затем и объемы необходимого строительства индустриальных объектов, возможные траектории их взаимодействия с «большой землей». Романтика неизведанного, воспетая В.А. Обручевым и И.А. Ефремовым, привлекала ученого, ищущего в ней логического завершения в виде проектов с четкими выкладками и экономическими обоснованиями.

Владимир Александрович показал яркий пример, как работа над реализацией конкретного научного проекта используется в виде трамплина для полета научной мысли и более полного видения перспектив. В те годы развернулось строительство Байкало-Амурской магистрали. В институте готовили большой коллективный труд по истории рабочего класса Сибири и изучали историю БАМа как одну из приоритетных тем. Владимир Александрович, анализируя кадры рабочих и научные проекты индустриального развития, особое внимание уделял прорывным технологиям. Работа с широчайшим кругом источников (многие из которых и привлекались ранее, но не прочитывались с достаточным вниманием), обращение к трудам географов и экономистов, поиск междисциплинарных контактов, – все это было вполне в тренде института, его готовности к интеграции.

Как писал в своем предисловии к монографии «Ключи от двух океанов» академик А.П. Окладников, «автор поднял пласты научной целины и его труд в равной мере актуален и общественно необходим» [1, с. 9.]. Работа над первой монографией в равной мере обозначила и круг научных интересов ученого, и круг опорных источников. Технологии ускоряют бег истории, а скелетом, связывающим воедино пространство, являются путями сообщения. Что касается сооружения новых транспортных линий, то советские географы умели анализировать множество факторов: предельная пропускная способность, зона экономического притяжения, оснащенность подвижным составом. Владимир Александрович не раз писал о людях, с которыми ему довелось работать, о реализованных научных проектах. А судя по его книгам, он в 1970-е гг. провел практически полную «инвентаризацию» проектов индустриального развития восточных

регионов. Он анализировал и сопоставлял отчеты геологических экспедиций, экономические данные и транспортные проекты, которые приходилось разыскивать по разным библиотечным и архивным хранилищам.

Опираясь на работы экономистов, Владимир Александрович проанализировал огромное количество публикаций, содержащих многочисленные проекты, с их экономическими обоснованиями, статистическими выкладками, сметами, сведениями об инженерных коммуникациях и т.п. Изучались в архивах плановых и проектных организаций и неопубликованные проекты, сопроводительная техническая документация. Он решал непростую научную задачу – осуществил анализ всех выявленных проектов строительства транспортных коммуникаций в Арктической зоне (европейской части России, в Сибири и на Дальнем Востоке), уделив внимание и Сибирско-Аляскаинской магистрали, и Волжско-Обскому каналу. Многочисленные проекты были просеяны как через сито, большинство из них не было реализовано. Но исследователем были показаны технические и экономические перспективы каждого из них, изучены причины отклонения одних и принятия других проектов, мотивы принятия решений, прослежено влияние некоторых разработок на последующее пространственное размещение экономики. Достроенная вскоре после выхода книги Байкало-Амурская магистраль оказалась укоренена в почти вековой проектировке разных вариаций. Но чтобы докопаться до корней этой истории, пришлось вести поиск, начиная с сибирских первопроходцев, подсказавших, вероятно, широтные рамки исследования.

БАМ Владимиру Александровичу удалось встретить в цепочку разных по масштабу и географии проектов, он стал не конечной точкой исследования, а важным звеном в поиске и создании еще не построенной сверхмагистрали, которая призвана была пересечь евразийский континент, соединить морские берега. Ключи оказались со множеством секретов, соединив научную мысль и житейскую мудрость. Например, при прокладке железнодорожной магистрали через необжитую тайгу не следовало искать способы спрямления пути ради сокращения издержек. Напротив, более извилистый путь позволял вовлекать в товарный оборот максимальное число населенных пунктов и будущих добывающих и перерабатывающих предприятий, которые уже проектировались. Только так, увеличивая капиталовложения, можно было получить эффект в развитии огромной таежной зоны, оправдать сооружение дорогой магистрали.

Изучению БАМа предшествовал анализ таких проектов, как Северный морской путь, проект соединения сибирских рек, сооружение в таежных просторах каналов и шлюзов для соединения Волги с Ени-

сеем. Затем поиски выбора оптимального пути сначала для первой железнодорожной магистрали, потом для второй, анализ экономических и военно-стратегических аргументов, оценка достигнутых рубежей.

Исследование темы продолжилось в монографии В.А. Ламина, написанной в соавторстве с М.Р. Сигаловым. Союз историка и географа дал развитие новым темам в изучении влияния транспорта на темпы и качество освоения и сибирских, и дальневосточных просторов, что позволило рассмотреть и арктический, и южный земледельско-колониальный векторы развития Транссиба. Получили детализацию и выдвигавшиеся с конца XIX в. проекты строительства второго выхода к российскому тихоокеанскому побережью. Дискуссия велась между представителями городских центров Сибири особенно активно по поводу места проведения магистрали, что в конечном счете означало выбор между зонами приоритетного развития. В книге о транспортном строительстве в большей степени учтены экономические факторы, касающиеся прокладки новых магистралей. При этом авторы указали на неправомерность подхода к оценке хозяйственной деятельности дорог в Азиатской России с тем же мериллом, что и для остальной территории страны. В этом случае они всегда будут обречены проектироваться как заведомо убыточные. Но даже если учесть активизацию связанных с Транссибом грузопотоков на европейской части России, то убыточность азиатских магистралей будет выглядеть не столь существенной. Необходимо также учесть рост экономической активности большой примагистральной зоны, которая не всегда ведет к пропорциональному росту железнодорожных грузопотоков.

Авторы отмечали два подхода к проектированию – пионерный, нацеленный на создание условий для промышленного освоения пустынных территорий с помощью прокладки транспортных магистралей, и подход, связанный с прокладкой магистралей к уже существующим промышленным объектам. Очевидно, что в первом случае капиталоемким становится создание условий для доступности неосвоенной территории, что снижает издержки вовлечения новых территорий в хозяйственную жизнь, а во втором – рентабельность сооружаемых транспортных коммуникаций достигается быстрее, но ценой огромных издержек на создание «островных» промышленных объектов. Авторы основной акцент сделали на анализ возможностей промышленного строительства в зоне сооружения магистралей, показав значение пионерной железной дороги как локомотива хозяйственного освоения.

Символична последняя глава первой монографии. В ней описано, как в конце 1930-х – начале 1950-х гг. разрабатывали и даже строили Полярную магистраль от Воркуты до Норильска. Но, не достро-

ив, бросили, полагая, что затраты труда и материалов не соответствуют ожидаемой экономической отдаче. И вот открыты в Северном Приобье огромные запасы нефти и газа. Выходит, Полярная магистраль просто опережала свое время на полтора десятка лет. Железная дорога Тюмень – Новый Уренгой вступила в эксплуатацию за год до выхода монографии. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс развивался бы иначе, с меньшими издержками, если бы до начала его разработки тундру пересекла стальная нить, связав Северное Приобье с европейской частью России. Еще более четко обоснован этот же вопрос в следующей монографии В.А. Ламина, написанной им совместно с М.Р. Сигаловым [2, с. 96].

НОВЫЕ ОТРАСЛЕВЫЕ РАКУРСЫ

Завершение научной книги постановкой новых вопросов стало логичной ступенью к новой монографии, написанной совместно с Вениамином Васильевичем Алексеевым [3]. Будущий становой хребет сибирской экономики, как и всей страны, формировала добыча и продажа на мировом рынке углеводородов. И вновь истории идут за буровиками и прокладчиками трубопроводов, но при этом ставят проблему шире, стремясь показать поле использованных и упущенных возможностей, вписать сибирскую нефтедобычу в мировой исторический опыт добычи, переработки и продажи нефти.

Рассказывая о том, как в поисках нефти в Восточной Сибири принимали за углеводородные сокровища протечки мазута из цистерн – хранилищ, экскременты змей, цветом напоминавшие нефтепроявления на почве, окись железа на горной породе, авторы воссоздают трудный путь геологической науки по отделению подобных плевел. Но столкнувшись с описанными «фальшстартами», геологи долго с недоверием проходили мимо признаков нефтеносности недр Северо-Западной Сибири.

Рассматривая весь исторический путь становления углеводородной экономики, прослеживая все циклы добычи, переработки, транспортировки и потребления продуктов «черного золота», освещая историю открытий и разработок в основных нефтедобывающих районах страны, авторы подводят читателя к пониманию значения этих арктических запасов для отечественной и мировой экономики. Показывая роль научных школ в изучении природы нефти, достижения советской геологоразведки, обеспечившей поступательное развитие нефтяной отрасли и ее выход на мировой уровень, исследователи анализируют и различные аспекты дискуссий по фундаментальным научным проблемам.

Поразительно емкий по информационной насыщенности текст написан тем живым языком, который одинаково понятен и академическим ученым, и ши-

рокой читательской аудитории. Сибирская нефтеразведка до Великой Отечественной войны обходилась десятикратно дороже, чем в умеренных и южных широтах европейской части СССР. Технологический прорыв глубокого бурения существенно сократил разрыв, но не ликвидировал его. Таково ресурсное проклятие Сибири, помноженное на титанические трудовые усилия, недооцененные в силу жесткой мировой экономической конкуренции.

Следующая монография Владимира Александровича посвящена благородному металлу – золоту. Автор погружает читателя в повседневный мир уральских заводчиков, золотоискателей, сибирских купцов, богатевших на золотодобыче – сверхэксплуатации рабочих, старателей, приисковых рабочих, чьи нечастые протесты против произвола хозяев приисков выражались в уходе на свободный промысел золота в необжитую тайгу. Колоритно описано начало планомерной научной разведки золота, когда объявление в 1923 г. государственной монополии на золотоносном ручье Ортосале в Якутии вместо организации государственной добычи и надзора вызвало наплыв частных старателей и спекулянтов, легко сбывавших золото китайским перекупщикам в обход государственного надзора. По традиции Владимир Александрович излагает историю сибирского золота в теснейшей связи с уральским, при этом анализирует российскую и сибирскую золотодобычу на фоне общемировой, сравнивая правовую и организационную стороны функционирования отрасли в разных странах, роль запасов драгоценных металлов в государственной и частной экономике основных мировых держав.

Как верно подмечено в книге, только в России открытие золота не сопровождалось «золотой лихорадкой». Тонкие мировые сопоставления привели исследователя к интересной мысли о тотальной порочности государственной монополии на золото. Если в США, Канаде, Австралии и Южной Африке золото как самая твердая валюта при обмене на товары не теряло своей ценности и с каждым оборотом раскручивало маховик национальной экономики, создавая новые ценности, то в России оно спускалось старателями по дешевке и быстро оседало в кладовых Государственного банка. Как ни парадоксально, происходило ровно то же, что и двумя веками ранее, когда государство монополизировало торговлю пушниной, сдерживало товарооборот богатейшей страны [4, с. 8].

НА ПУТИ К МЕЖДИСЦИПЛИНАРНОМУ СИНТЕЗУ

Умение вписать историю транспортного освоения российских просторов (чаще всего дальних и малозаселенных) в глобальную историю транспорта страны, сопоставить национальные модели развития

путей сообщения – все это отличает следующую монографию, созданную в соавторстве с экономистами [5].

Тема транспорта интересует В.А. Ламину во многих его исследованиях, прежде всего в коллективных монографиях, подготовленных экономистами и историками Уральского и Сибирского отделений РАН. На первый взгляд, тексты проникнуты в какой-то мере пессимизмом оценок, критичным отношением к советской историографии. Владимир Александрович справедливо критикует тех, кто поддерживает миф о превосходстве советской транспортной системы, исходя только из сопоставления протяженности железных дорог Европы, США и России/СССР. Но при этом не учитывается, что пропускная способность и оснащённость транспорта в СССР значительно ниже. Когда эти показатели постепенно стали сближаться – к середине XX в., то в Америке и Европе железнодорожный транспорт уже уступил лидерство автомобильным перевозкам.

Выходя немного за пределы восточных территорий Российского государства, авторский коллектив предпринял попытку анализа транспортного строительства на Кавказе. Труднодоступный, хотя относительно плотно заселённый, Кавказ стал важным звеном в цепи сравнений. Здесь в тесной связке рассмотрено строительство шоссейных и железных дорог. В истории каждого вида транспорта были свои «закопанные в землю» деньги – вследствие инженернотупиковых проектов и огромных расходов на содержание проблемных коммуникаций. Примером является Военно-грузинская дорога, которая сковывала во второй половине XIX в. до 40 тыс. военнослужащих, занятых ее обслуживанием во время боевых действий. Один важный урок – пробуксовка государственно-частного партнерства: правительство не спешило выдавать финансовые гарантии под проекты постройки дорог через Кавказский хребет, так как их коммерческая выгода была не очевидна, а частный капитал опасался вкладываться при отсутствии государственных гарантий в такое строительство.

Мирный этап советского транспортного строительства унаследовал дореволюционные перспективные схемы, благо те разрабатывались на три пятилетки вперед. Сооружение советских магистралей шло как бы против мировых экономических трендов, не ускоряло общее развитие народного хозяйства, а напротив, не успевало реализоваться в плановых темпах. Железнодорожный транспорт «не расшивал» узкие места экономики, а напротив, сковывался ими – не хватало металлов, оборудования, кадров. Передовые страны мира демонтировали старые дороги, переходили на автомобильный транспорт, советская стальная империя крепла, протягивая новые линии,

модернизируя старые. Под ее темпы роста подстраивалась вся остальная экономика.

В других книгах в соавторстве с уральскими историками и экономистами разделы, написанные Владимиром Александровичем, рисуют и еще более яркие примеры, ставящие большой знак вопроса на советском этапе модернизации. Чего стоят попытки сибирских экономистов реанимировать петровскую идею магистральной водных путей, предложенную некогда для европейской части России. На этот раз предлагали соединить каналами великие сибирские реки, спаяв из них водную магистраль от Волги до Байкала. Состояние транспортной отрасли в послевоенное время и до современности, анализ в ней структуры грузо- и пассажироперевозок, соотношения реконструкции и нового строительства и многие другие факторы легли в основу таких осторожных, но весьма критичных по отношению к советскому прошлому оценок.

Важный вывод, многократно подтвержденный фактическим материалом, связан с главным объяснением перманентной недоосвоенности восточных регионов. Причина заключалась в моноцентрической радиальной транспортной системе, в которую управленцы, принимающие политические решения, и вслед за ними работники плановых органов упорно пытались и пытаются встроить огромные восточные просторы. Мировой опыт освоения больших пространств давно отверг подобные транспортные схемы. В России же она воспроизводится в каждом поколении транспортных технологий. При всей ее порочности она все же позволяет решать задачи эксплуатации Центром природных ресурсов окраин. Такова рентная плата сибирского и дальневосточного населения.

Новый век позволил реализовать новые замыслы в составе больших междисциплинарных коллективов историков и экономистов, руководителем или соручководителем которых стал Владимир Александрович [6, с. 54–108; 7, с. 26–30, 33–43; 8, с. 14–39, 48–84, 94–130; 9, с. 83–87, 102–121; 10, с. 81–143]. Принадлежащие перу Владимира Александровича разделы написаны образно и ярко на стыке науки и публицистики. Особенно волнует автора судьба Северо-Востока и Дальнего Востока страны. Когда-то при освоении Русской Америки частные владельцы богатели, а государство так и не позаботилось о том, чтобы приблизить новую часть России транспортным коридором, обрекая родину на потерю богатейшей земли. А сегодня угроза утратить дальневосточные территории под натиском экономически более активных южных соседей с годами только обостряется.

Как и раньше, интересы Владимира Александровича смещены в сторону Арктики. Ему принадлежит

замечательные нарративы из сибирской истории – от первых попыток новгородцев присоединить Югорию (преимущественно номинально) до современного анализа ситуации на Дальнем Востоке. Поражает его интерес к самым первым научным описаниям Сибири, к анализу исторического опыта освоения Сибири, к различным сюжетам исторической географии, геополитике. Автор подчеркивает, что концентрация ресурсов освоения в руках государства позволяла с начала колонизации Сибири русскому населению решать масштабные задачи, непосильные ни для вольной народной колонизации, ни для частной инициативы. Государство всегда достигало целей, минимизируя издержки. Однако экономия на человеческом комфорте приводила к формированию сверхмобильных, но весьма ненадежных кадров. Вольнопромышленное население времен ранней колонизации сменяли сезонные артельщики раннекапиталистической эпохи. Им на смену пришли советские работяги, кочевавшие в поисках «длинного рубля». В результате при ухудшении экономической конъюнктуры в сибирской Арктике множились индустриальные «Мангазеи» – брошенные рабочие поселки.

Конечно, Владимир Александрович не мог пройти мимо новейших проектов развития транспортных коммуникаций Сибири, за альтернативными вариантами которых, как и прежде, прослеживается борьба ведомственных и корпоративных интересов, различных внешнеполитических ориентаций в правящей элите. Но стремление к комплексному осмыслению вывело его на проблемы исторической демографии, анализ населения с его естественным и механическим приростом, характеристику миграционного движения и выяснение его роли в освоении указанного пространства.

В постсоветское время восточный ресурсный котел России стал заметно терять население. Выход транспортных технологий на новый виток развития усилил вахтовый принцип освоения поверхности и недр. Господство российских и международных корпораций в последние годы диктует приоритет сиюминутных интересов, возможности получать прибыль за счет дешевой и варварской эксплуатации ископаемых и поверхностных богатств. Восточные территории теряют свое постоянное население. И это в условиях, когда ресурсы Азиатской России по-прежнему обеспечивают подъем российской экономики и определяют ее относительную устойчивость при неблагоприятной мировой конъюнктуре, когда экономическое и демографическое давление пробудившихся «азиатских тигров» ставит под вопрос возможность обеспечивать российский экономический суверенитет в обозримом будущем [7, с. 39–42].

В современной ситуации господства экологических принципов и расширении возможностей быто-

вого обустройства новых пространств только государство способно обеспечить возвращение и закрепление России на северных и восточных просторах. Но в последние десятилетия все программы восстановления демографического потенциала азиатской части России остаются эмитативными. Исторический опыт многому способен научить. Один из уроков состоит в том, что империи ослабевают, когда во властной элите длительное время над общенациональными интересами верх берет сиюминутная корысть, притупляющая чувство самосохранения.

ФОРМИРОВАНИЕ НОВЫХ ПРИОРИТЕТОВ СИБИРСКОЙ АКАДЕМИЧЕСКОЙ ИСТОРИЧЕСКОЙ НАУКИ

Владимир Александрович приложил немало усилий, чтобы объединить и приумножить потенциал коллектива историков возглавляемого им института, направить его прежде всего на изучение опыта освоения Сибири. Начиналось все как один из совместных проектов с коллегами из Института экономики и организации промышленного производства. Л.М. Горюшкин (в то время – директор Института истории СО РАН) анонсировал подготовленный авторским коллективом сборник как попытку проанализировать около 50 крупных проектов освоения сибирских территорий и развития ее производительных сил [11, с. 5]. Это была середина 1990-х гг. – время стремительного научного поиска, открытия новых тем, кардинальной смены научных подходов. Наряду с унаследованной от советской эпохи, но звучавшей по-новому проблематикой транспортных проектов, формирования территориально-производственных комплексов, участия науки в проектировании индустриального развития удалось сформулировать круг новых научных проблем, связанных с демографическими процессами на территориях нового освоения, экологическими последствиями промышленного строительства, социальными аспектами ускоренного индустриального развития. Именно тогда в структуру проблематики освоенческих проектов вошла аграрная тематика, со временем приобретающая все более и более самостоятельное звучание.

Нужно отметить, что начиная с 2000-х гг. в разрабатываемой институтом аграрном направлении наряду с традиционными темами, связанными с анализом динамики объемов и структуры сельскохозяйственного производства, социальных и организационно-производственных перемен в сельском социуме, заметное место стало занимать изучение проектов аграрного развития Сибири и сопредельных территорий [31, 32, 33, 34, 35].

Замысел В.А. Ламина по изучению проектов освоения Сибири получил воплощение в виде нескольких сборников статей [12, 13, 14, 15, 16, 17] прежде

чем вылился в фундаментальную коллективную монографию. В рамках коллективного труда Владимир Александрович наметил себе новые тематические разделы. В демографическом проблемном блоке им рассмотрен вопрос о китайской трудовой миграции со всем комплексом сопутствующих взаимных адаптационных процессов в социально-трудовой и социокультурной сферах [18, 19, 20]. Внимание к проблемам практического воплощения в производственной практике научных достижений трансформировалось в интерес к научной организации исследований в Сибири [21, 22]. Много усилий исследователь затратил на освещение геополитических аспектов освоения пространства [23, 24, 25]. В изучении указанного круга проблем активно участвуют ведущие ученые Института истории СО РАН. Новые ракурсы появились в освещении проектов освоения Сибири в XX в. Так, А.И. Тимошенко, А.А. Долголюк и В.И. Исаев предприняли комплексный анализ проектов промышленного строительства [26, 27, 28, 29, 30] с углубленным изучением проектов первых пятилеток, разработок сибирских-территориально-производственных комплексов и особенностей западно-сибирской нефтегазодобычи, причем с включением в исследовательское поле социальных аспектов.

Над изучением проектов освоения и развития Сибири и результатами их практического воплощения в разных отраслях экономики работала большая группа исследователей из возглавляемого В.А. Ламиным Института истории СО РАН.

Самостоятельную роль получила и история исследований и хозяйственного освоения арктических пространств России. На ее приоритетное исследование В.А. Ламину удалось нацелить большую группу сотрудников из разных научных подразделений, что обеспечило гораздо большую фундированность избранных сюжетов.

ВЫВОДЫ

Отечественная историография усилиями Владимира Александровича Ламина обогатилась сразу в нескольких отношениях. Прежде всего, собран значительный фактический материал о проектах освоения обширных азиатских пространств России и о роли сибирских и дальневосточных недр в экономике страны на разных этапах ее развития. В совокупности опубликованного проблема сибирских ресурсных запасов, способов их добычи и доставки до потребителя представлена в широком тематическом контексте, включающем разработки научных проектов экономического развития азиатских регионов России и их внедрение в практику, сравнение российского опыта промышленного и транспортного строительства с практикой других государств по использо-

ванию транспорта для вовлечения в хозяйственный оборот обширных пространств. Феномен извечной недоосвоенности азиатских регионов России, их перманентного отставания в социальном развитии получил свое историческое объяснение.

Не менее ценным следует признать форму решения научных проблем. Повествовательность научных произведений Владимира Александровича делает его объемное наследие доступным и увлекательным. Им созданы яркие и запоминающиеся образы исследователей и инженеров, администраторов, предпринимателей и общественных деятелей, сыгравших выдающуюся роль в экономическом развитии Российской Арктики, Сибири и Дальнего Востока. Ученым создана своеобразная междисциплинарная амальгама, в которой история обогащена сюжетами из политэкономии и геополитики, экскурсами в новые технологии на предприятиях транспорта и добывающей промышленности.

Наконец, важна роль Владимира Александровича как координатора исследовательских усилий большого коллектива историков. Под его руководством проблема освоения территорий превратилась в ключевую для Института истории СО РАН, в ее исследование оказались вовлечены представители различных научных направлений исторической науки: историки демографы, историки промышленности, аграрии, науковеды. Особенность созданной В.А. Ламиным научной школы состоит в том, что в основном она формировалась из сложившихся ученых, которые подключились к изучению фундаментальной научной проблемы. Научное лидерство Владимира Александровича, его организаторский талант вывели в 1990-е и 2000-е гг. Институт истории СО РАН в число академических учреждений с активно развивающимися историко-экономическими исследованиями.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Окладников А.П.* Яростное преодоление пространства // Ламин В.А. Ключи к двум океанам. Хабаровск, 1981. С. 9–13.
2. *Сигалов М.Р., Ламин В.А.* Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. Новосибирск, 1988. 130 с.
3. *Алексеев В.В., Ламин В.А.* Прометей сибирской нефти. Свердловск: Средн-Уральское книжное изд-во, 1989. 288 с.
4. *Ламин В.А.* Золотой след Сибири. Изд. 2 е. Новосибирск, 2002. 141 с.
5. *Ламин В., Пленкин В., Ткаченко В.* Глобальный трек. Развитие транспортной системы на востоке страны. Екатеринбург, 1999. 197 с.
6. Проблемные регионы ресурсного типа: экономическая интеграция европейского Северо-Востока, Урала и Сибири. Новосибирск, 2002. С. 54–108;
7. Азиатская часть России: новый этап освоения северных и восточных регионов страны. Новосибирск, 2008. С. 26–30, 33–43;
8. *Ламин В.А.* Траектории проектов в высоких широтах. Новосибирск, 2011. 440 с.

9. Ламин В.А. Азиатская часть России: Моделирование экономического развития в контексте опыта истории. Новосибирск, 2012. (Интеграционные проекты СО РАН. 2012. Вып. 34. 462 с.)

10. Российская Арктика: современная парадигма развития: кол. моногр. СПб., 2014. 843 с.

11. Горюшкин Л.М. О концепции тома «Сибирь – проекты XX века. Новосибирск, 1996. С. 5–14.

12. Сибирь: проекты XX века: сб. науч. ст. / под ред. Л.М. Горюшкина, В.А. Ламина. Новосибирск: ИИ СО РАН, 1996. 156 с.;

13. Сибирь: проекты XX века (начинания и реальность): материалы к монографии. Новосибирск: Изд-во СО РАН, 1998. 97 с.

14. Сибирь: проекты XX века (начинания и реальность): материалы к монографии. Новосибирск, [Б.и.], 2000. Вып. II. 102 с.

15. Сибирь: проекты XX века (начинания и реальность): материалы к монографии. Новосибирск, 2000. Вып. III. 76 с.

16. Сибирь: проекты XX века (начинания и реальность): материалы к монографии. Новосибирск, 2000. Вып. IV. 100 с.

17. Долголюк А.А., Ильиных В.А., Ламин В.А., Пленкин В.Ю., Тимошенко А.И. Сибирь: проекты XX века (начинания и реальность): [монография] / отв. ред. В. А. Ламин. Новосибирск: НГУ, 2002. 302 с.

18. Ламин В.А. «Желтые в Сибири» грозная неизбежность или осознанная необходимость? // «Мост через Амур»: Внешние миграции и мигранты в Сибири и на Дальнем Востоке.: сб. науч. ст. М.; Иркутск, 2004. С. 85–108;

19. Ламин В.А. Искусшение дешевой китайской рабочей силой // Россия и Китай на дальневосточных рубежах: этнические миграции на Дальнем Востоке. Благовещенск, 2006. Вып. 7. С. 81–102.

20. Базаров Б.В., Ефимкин М.М., Ламин В.М. Ретроспектива и современность желтой миграции // Вестн. аналитики. 2006. № 3. С. 162–176; № 4 (26). С. 168–187.

21. Куперитох Н.А., Ламин В.А. История первого академического центра Западной Сибири // Философия науки. 2004. № 2(21). С. 69–84.

22. Водичев В.Г., Куперитох Н.А. Ламин В.А. Якутская экспедиция АН и СССР и исследование производительных сил на Северо-Востоке России // Гуманитарные науки в Сибири. 2005. № 2. С. 63–67;

23. Ламин В.А. Геополитические факторы социально-политического развития Сибири // Сибирь: политика, экономика, управление. 1992. № 1. С. 25–38.

24. Ламин В.А. Исторические реалии замыслов и практики регионализации // Региональная структура России в геополитической и цивилизационной динамике. Екатеринбург, 1995; С. 121–125;

25. Ламин В.А., Базаров Б.А. Глобализация и проблема рубежных геополитических регионов // Республике Бурятия 80 лет: Материалы региональной научной конференции. Улан-Удэ, 2003. С. 20–30.

26. Тимошенко А.И. Проекты социально-экономического развития Сибири в XX веке: концепции и решения Новосибирск: Сиб. науч. изд-во, 2007. 287 с.

27. Тимошенко А.И. Государственная политика формирования и закрепления населения в районах нового промышленного освоения Сибири в 1950–1980-е гг.: планы и реальность. Новосибирск: Сиб. науч. изд-во. 2009. 173 с.

28. Азиатская часть России: моделирование исторического развития в контексте опыта истории: кол. моногр. Новосибирск: Изд-во «Сибпринт». 2012. 452 с.

29. Хозяйственное освоение и социально-демографические процессы в Сибири в XX – начале XXI вв.: кол. моногр. / отв. ред. В.А. Ламин. Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2012. 255 с.

30. Россия в Арктике: государственная политика и проблемы освоения: кол. моногр. Новосибирск: изд-во «Параллель», 2017. 497 с.

31. Ильиных В.А. «Зерновой проект» 1954 г. в контексте аграрной истории Сибири // Сибирь: проекты XX века. Новосибирск, 1996. С. 132–154;

32. Ильиных В.А. Проект аграрного освоения Сибири 1926 г. // Сибирь: проекты XX века (начинания и реальность): сб. науч. тр. Новосибирск, 1998. Вып. 1. С. 51–72;

33. Ильиных В.А. Аграрная и транспортная составляющая Генерального плана развития народного хозяйства Сибири 1930 г. // Сибирь: проекты XX века (начинания и реальность): материалы к монографии. Новосибирск, 2000. Вып. II. С. 24–46;

34. Ильиных В.А. Столыпинская программа модернизации аграрной экономики Сибири // Модернизация Сибири в человеческом измерении: опыт XX столетия: сб. науч. тр. Новосибирск: Изд-во «Манускрипт», 2014. С. 7–27;

35. Проекты преобразования аграрного строя Сибири в XX веке: выбор путей и методов модернизации: кол. моногр. / отв. ред. А.А. Николаев. Новосибирск: Сибпринт, 2015. 298 с.

REFERENCES

1. Okladnikov A.P. Furious overcoming of space. Lamin V.A. *Klyuchi k dvum okeanam*. Khabarovsk, 1981, pp. 9–13. (in Russ.)

2. Sigalov M.R., Lamin V.A. Railway construction in the practice of economic development of Siberia. Novosibirsk, 1988, 130 p. (In Russ.)

3. Lamin V.A., Alekseev V.V. Prometheus of Siberian oil. Sverdlovsk, Mid-Ural Publ., 1989, 288 p. (In Russ.)

4. Lamin V.A. The Golden trail of Siberia. 2nd ed. Novosibirsk, 2002, 141 p. (In Russ.)

5. Lamin V., Plenkin V., Tkachenko V. Global track. Development of the transport system in the east of the country. Ekaterinburg, 1999, 197 p. (In Russ.)

6. Alekseev V.V., Bandman M.K., Kuleshov V.V. (eds.) Problematic resource-type regions: economic integration of the European North-East, the Urals and Siberia. Novosibirsk, 2002. pp. 54–108 (in Russ.);

7. Kuleshov V.V. (ed.) Asian part of Russia: a new stage of development of the northern and eastern regions of the country. Novosibirsk, IEOIP SB RAS 2008, 427 p. (In Russ.)

8. Lamin V.A. “Project trajectories in high latitudes”. Novosibirsk, 2011, 440 p. (In Russ.)

9. Lamin V.A., Malov V.Yu. (eds.) The Asian part of Russia: modeling of economic development in the context of historical experience. Novosibirsk, 2012, 462 p. (Integration projects of SB RAS; iss. 34). (In Russ.)

10. Tatarkin A.I. (ed.) The Russian Arctic: a modern paradigm of development. Saint Petersburg, Nestor-History, 2014, 843 p. (In Russ.)

11. Goryushkin L.M. On the concept of the volume “Siberia - projects of the XX century (selected documents and comments). *Sibir’: proekty XX veka*. Novosibirsk, 1996, pp. 5–14. (In Russ.)

12. Goryushkin L.M., Lamin V.A. (eds.) Siberia: projects of the XX century: collection of scientific articles. Novosibirsk, IИ SB RAS, 1996, 156 p. (In Russ.)

13. Siberia: projects of the XX century (initiatives and reality): materials for the monograph. Novosibirsk, SB RAS Publ., 1998, 97 p. (In Russ.)

14. Siberia: projects of the XX century (initiatives and reality): materials for the monograph. Iss. 2. Novosibirsk, 2000, 102 p. (In Russ.)

15. Siberia: projects of the XX century (initiatives and reality): materials for the monograph. Iss. 3. Novosibirsk, 2000, 76 p. (In Russ.)

16. Siberia: projects of the XX century (initiatives and reality): materials for the monograph. Iss. 4. Novosibirsk, 2000, 100 p. (In Russ.)

17. Dolgolyuk A.A., Il'inykh V.A., Lamin V.A., Plenkin V.Yu., Timoshenko A.I., Lamin V.A. (ed.) Siberia: projects of the XX century (initiatives and reality). Novosibirsk, NSU, 2002, 302 p. (In Russ.)

18. Lamin V.A. "Yellow in Siberia" a terrible inevitability or a conscious necessity? «Most cherez Amur»: vneshniye migratsii i migranty v Sibiri i na Dal'nem Vostoke. Moscow, Irkutsk, 2004, pp. 85–108. (In Russ.)
19. Lamin V.A. The temptation of cheap Chinese labor force. *Rossiya i Kitay na Dal'nevostochnykh rubezhakh: etnicheskiye migratsii na Dal'nem Vostoke*. Blagoveshchensk, 2006, iss.7, pp. 81–102. (In Russ.)
20. Bazarov B.V., Efimkin M.M., Lamin V.M. Retrospect and modernity of yellow migration. *Vestnik analitiki*, 2006, no. 3, pp. 162–176; no. 4, pp. 168–187. (In Russ.)
21. Kuperstokh N.A., Lamin V.A. History of the first Academic Center in West Siberia. *Philosophiya nauki*, 2004, no. 2, pp. 69–84. (In Russ.)
22. Vodichev V.G., Kuperstokh N.A., Lamin V.A. Yakut expedition of the USSR Academy of Sciences and studying productive forces in the North-East Russia. *Gumanitarnyye nauki v Sibiri*, 2005, no. 2, pp. 63–67. (In Russ.)
23. Lamin V.A. Geopolitical factors of socio-political development of Siberia. *Sibir: politika, ekonomika, upravlenie*, 1992, no. 1, pp. 25–38. (In Russ.)
24. Lamin V.A. Historical realities of the regionalization plans and practices. *Regional'naya struktura Rossii v geopoliticheskoy i tsivilizatsionnoy dinamike*. Ekaterinburg, 1995, pp. 121–125. (In Russ.)
25. Lamin V.A., Bazarov B.A. Globalization and the problem of frontier geopolitical regions. *Respublike Buryatiya 80 let: materialy regional'noy nauchnoy konferentsii. Ulan-Ude*, 2003, pp. 20–30. (In Russ.)
26. Timoshenko A.I. Projects of socio-economic development of Siberia in the XX century: concepts and solutions. Novosibirsk, Siber. Sci. Publ. House, 2007, 287 p. (In Russ.)
27. Timoshenko A.I. The state policy of the population formation and consolidation in areas of new industrial development of Siberia in the 1950s–80s: plans and reality. Novosibirsk, Siber. Sci. Publ. House, 2009, 173 p. (In Russ.)
28. Lamin V.A. (ed.) Economic development and socio-demographic processes in Siberia in the XX–early XXI centuries. Novosibirsk, SB RAS Publ., 2012, 255 p. (In Russ.)
29. Timoshenko A.I., Elert A.Kh. (eds.) Russia in the Arctic: state policy and problems of development. Novosibirsk, Parallel', 2017, 497 p. (In Russ.)
30. Il'yinykh V.A. Stolypin's program of the agrarian economy modernization in Siberia. *Modernizatsiya Sibiri v chelovecheskom izmerenii: opyt XX stoletiya*. Novosibirsk, 2014, pp. 7–27. (In Russ.)
31. Nikolaev A.A. (ed.) Projects of the agrarian system transformation in Siberia in the XX century: the choice of ways and methods of modernization/ Novosibirsk, Sibprint, 2015, 298 p. (In Russ.)

Статья поступила в редакцию 21.06.2021

Дата рецензирования 12.07.2021

Статья принята к публикации 27.09.2021