

М.В. Шиловский

РОЛЬ ГОСУДАРСТВА В ПРОТОИНДУСТРИАЛЬНОМ РАЗВИТИИ ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ СИБИРИ

M.V. Shilovsky

ROLE OF THE STATE IN THE PROTOINDUSTRIAL EVOLUTION OF THE PRE-REVOLUTIONARY SIBERIA

Аннотация. Экономика Сибири до начала XX в. развивалась в рамках реализации трех крупнейших хозяйственных проектов: пушнина (XVII–XVIII вв.), драгоценные и цветные металлы (XVIII–XXI вв.) и Транссиб. Они осуществлялись при активном участии государства. Подобная роль власти обуславливалась «раздаточной» моделью экономики, которая означала условный характер владения собственностью, что мы наблюдаем в Сибири на протяжении всей истории ее хозяйственного освоения. Условия этого владения в значительной степени определялись произволом власти и ее носителей на местах. Несмотря на большую эффективность частной золото-промышленности в сравнении с казенной и кабинетской, государство полностью контролировало горнодобывающую отрасль. В экономической концепции главного индустриализатора конца XIX – начала XX в. и инициатора строительства Транссиба С.Ю. Витте железнодорожное строительство, соединяя регионы, ускоряло торговые обороты и способствовало наращиванию товарного производства.

Ключевые слова: «мягкая рухлядь», горно-металлургический комплекс, Транссибирская железнодорожная магистраль, массовое переселение, Колывано-Воскресенский горный округ, Копикуз, государственно-частное предпринимательство.

Освоение Сибири осуществлялось при активном участии государства. Подобная роль власти определялась необходимостью ускорить социальную мобильность российского, а в XX в. и советского социумов в качестве основного средства модернизации страны в рамках догоняющего развития. Именно государство на протяжении четырех веков выступало главной силой в организации переселений, апробирования практически всех известных способов и мето-

дов хозяйственного освоения регионов ресурсного типа: принудительный тип, принцип маятника, создание особых (анклавных) гео-экономических зон и территориально-производственных комплексов (ТПК), сочетание частной инициативы с монопольно высокой долей участия государства и т.д.

В исследовательской литературе используются разнообразные подходы для анализа процесса индустриализации с выделением этапа подготовки ее «взлета» в рамках концепции стадий экономического развития У. Ростоу [Побережников, 2006. С. 140–141]. Применительно к Сибири «индустриальная» проблематика традиционно рассматривалась с позиций сталинского «большого скачка» 1930-х гг., которому до 1917 г. предшествовала указанная выше «подготовка». В результате «накануне Первой мировой войны сибирская экономика была втянута в общий промышленный подъем, охвативший страну. Все отрасли промышленности, имевшиеся здесь ранее, стали развиваться более быстрыми темпами. Однако в целом промышленность Сибири оставалась на невысоком уровне. Богатейшие природные запасы использовались слабо» [История Сибири, 1968. С. 348]. В результате «в обрабатывающей промышленности региона переход от мануфактуры к фабрике завершился в первом десятилетии XX в., т.е. значительно позже, чем в европейской части» [История Сибири, 1987. С. 342].

В постсоветский период попыток определить специфику протоиндустриального развития Азиатской России до 1917 г. не предпринималось, за исключением предложенных В.П. Зиновьев этапов:

1) XVII – первая четверть XVIII в. – начало частного раннекапиталистического предпринимательства;

2) вторая четверть XVIII – первая четверть XIX в. – рост, а затем господство феодального предпринимательства Казны, Кабинета, дворянства в мануфактурной промышленности;

3) вторая четверть XIX в. – 1861 г. – кризис феодальной промышленности, рост и победа частного капиталистического предпринимательства на транспорте, в промышленности, начало промышленного переворота в водном транспорте;

4) 1861 г. – 1890-е гг. – крах феодального предпринимательства, утверждение капиталистической мануфактуры во всей промышленности, начало промышленного переворота;

5) вторая половина 1890-х гг. – 1930-е гг. – промышленный переворот во всех отраслях экономики, начало индустриализации [Зиновьев, 1999. С. 9–40].

В целом я разделяю предлагаемую периодизацию, определив для каждого этапа роль государства в экономическом развитии Азиатской России. На протяжении 335 лет (1582–1917 гг.) с его участием происходила реализация ряда масштабных хозяйственных проектов: пушнина (XVII–XVIII вв.), драгоценные и цветные металлы (с XVIII в.), Транссиб и аграрная революция (конец XIX – начало XX в.).

В рамках первого из них появление русских за Уралом преследовало цель сбора ясака – специального налога на аборигенное население, который первоначально собирали исключительно пушнина в пересчете на соболиный «эквивалент». Все операции с соболиными мехами являлись государственной монополией. В 1640–1650-е гг. из Сибири ежегодно вывозили до 145 тыс. одних только соболиных шкурок, а из Якутска в XVII в. их отправили в Москву 4,5 млн единиц. По данным Г.К. Катошихина, в царствование Алексея Михайловича (1645–1676) сибирская «рухлядь» приносила в казну до 600 тыс. руб., или треть государственных доходов [Азиатская часть России, 2008. С. 18].

На смену «мягкому золоту» пришли цветные и драгоценные металлы. В 1704 г. Аргунский сереброплавильный завод в Забайкалье, построенный на средства государства и обеспеченный рабочей силой за счет использования принудительного труда ссыльнокаторжан и приписных крестьян, начал поставку в казну серебра, из которого начали чеканить российские рублевые монеты. Во второй половине XVIII – начале XIX в. сформировался горно-металлургический комплекс Колывано-Воскресенского (с 1834 г. Алтайского) горного округа, включавший несколько рудников и заводов, осуществлявший выплавку меди, железа, чеканку монеты, камнерезное производство. Алтайские и нерчинские заводы являлись ассоциативно-частной собственностью дома Романовых, управляемых Кабинетом его императорского величества (КИВ, Кабинет). По технико-организационной структуре перечисленные объединения относились к мануфактурам. Комплекс алтайских заводов развивался как самодостаточный и не зависел от рынка, его можно считать предшественником ТПК.

С начала разработки и до 1875 г. на Алтае выплавляли 10 млн пудов меди и 109,3 тыс. пудов серебра. Одновременно в 1791–1860 гг. из алтайского золотистого серебра ежегодно извлекалось 20–35 пудов золота [Рабочий класс Сибири, 1982. С. 49]. Уникальность положения горно-металлургического комплекса заключалась в специфике взаимоотношений государства и Кабинета. Казна покупала у него золото и серебро. Отчеканенные на Сузунском заводе монеты являлись составной частью денежной системы Российской империи. Возглавлял комплекс горный инженер в звании генерал-майора, который совмещал должности томского губернатора и начальника Колывано-Воскресенского (Алтайского) горного округа (1822–1864). Приписанные к алтайским и нерчинским заводам крестьяне составляли отдельное от сибирских крестьян сословие. В 1852 г. последних перевели в казаки, в 1862 г. на Алтае они были освобождены от приписки к заводам.

С отменой принудительного труда кабинетские горно-металлургические предприятия вступили в полосу системного кризиса, который во второй половине XIX в. привел к закрытию сереброплавильных заводов. Администрация КИВ сделало ставку на ведение арендного хозяйства и на эксплуатацию принадлежащего ей лесного фонда.

Параллельно с конца 1820-х гг., первоначально на землях КИВ, началась промышленная добыча золота, которая осуществлялась с активным использованием рыночных отношений при сохранении монополии государства на металл и организации контроля за частной золотопромышленностью посредством нормативных актов и системы горного надзора, осуществляемого инженерами и горными исправниками Томского и Иркутского горных управлений. В результате в 1830 г. в Сибири добыли 0,05 тыс. пудов золота (12,5 % общероссийского производства, в 1850 г. – 1 тыс. (66,7 %), в 1910 – 2,2 тыс. (71 %), в 1924 г. – 2,5 тыс. пудов (78,1 %)) [Винокуров, Суходолов, 1996. С. 187].

Следующий масштабный экономический проект, реализация которого происходила в связи со строительством Транссибирской железнодорожной магистрали (1891–1916), связан с аграрной специализацией и началом индустриализации региона в рамках виттевско-столыпинского ее этапа. В начале XX в. С.Ю. Витте определял главную особенность экономического развития, имеющую

непосредственное отношение к Сибири, следующим образом: «... Мы, минуя средние степени хозяйственного развития, минуя мануфактурный период, прямо переходим к машинному производству, пользуясь знанием и опытом Западной Европы. Несмотря на поразительно быстрый рост за последнее время нашей обрабатывающей, горнозаводской, перевозочной и торговой промышленности, мы, вчера только вышедшие из примитивного экономического строя, находимся еще на начале развития промышленно-торговой ступени народного хозяйства»¹. В свою очередь, посетившие в 1910 г. Западную Сибирь П.А. Столыпин и главноуправляющий землеустройством и земледелием А.В. Кривошеин подчеркивали, что «Сибири еще на много лет предстоит быть страной главным образом сельскохозяйственной, добывающей и поставляющей на мировой рынок сырье. Как ни желательно развитие в Сибири обрабатывающей промышленности, но, по-видимому, там еще нет налицо тех главных условий, без которых обрабатывающая промышленность не может получить широкого значения: нет крупных и предприимчивых капиталов, подготовленного рабочего класса, достаточных рынков сбыта». Поэтому необходимо развивать «сельское хозяйство и добывающую промышленность, обеспечив широкий приток туда населения, и не только земледельческого, но и вообще рабочего»².

Наиболее впечатляюще правительственная политика в отношении экономического развития региона в связи с сооружением Транссиба проявилась в аграрной сфере. Сельское хозяйство здесь развивалось и ранее, в том числе при активном участии государства. Однако немногочисленность городского населения, отсутствие развитой транспортной инфраструктуры, колоссальные расстояния ограничивали развитие рыночных отношений в деревне. Сенаторы В.К. Безродный и Б.А. Куракин, ревизовавшие в 1827–1828 гг. Тобольскую и Томскую губернии, отмечали, что местные крестьяне живут безбедно, но безденежно: «Довольство их однако ж состоит отнюдь не в денежной наличности, а в достатке продуктов трудами собственных рук из земли вырабатываемых и в изобилии скотовод-

¹ Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900–1902 годах. СПб., 1912. С. 41.

² Записка председателя Совета министров и главноуправляющего землеустройством и земледелием о поездке в Сибирь и Поволжье в 1910 г. Барнаул, 2011. С. 90.

ства. Достаток в сих предметах, без сомнения, снабжал бы их и деньгами, если бы была возможность сбывать земные продукты и скот с выгодой. Но великое пространство края и отдаленность одного за тысячами верст от мест, нуждающихся в хлебе и скоте, служат непреодолимым препятствием» [Катионов, 1983. С. 80].

Организованное правительством в начале XX в. массовое переселение дало впечатляющие результаты. С 1897 по 1915 г. среднегодовые площади посевов увеличились в Сибири с 2,3 до 7 млн десятин, а валовые сборы зерна с 1891–1900 по 1911–1915 гг. выросли с 40,7 до 350 млн пудов. поголовье крупного рогатого скота – с 4534 тыс. в 1891 г. до 7810,1 тыс. голов в 1916 г.; свиней – с 759,6 до 1841,4 тыс. голов [Крестьянство Сибири, 1983. С. 69, 191, 196, 254; Горюшкин, 1990]. Самодержавие целенаправленно форсировало развитие товарного маслоделия посредством введения Челябинского тарифного перелома, поддерживая маслодельную кооперацию, открыв три школы и многочисленные курсы молочного хозяйства, увеличив количество вагонов-ледников, сооружая стационарные холодильники. В результате стоимость вывозимого в основном за границу сибирского сливочного масла (90 % российского экспорта) увеличилась с 4 тыс. руб. (400 пудов) в 1894 г. до 68 млн руб. (4460 тыс. пудов) в 1912 г., что в два раза превышало доходы от добытого в регионе золота [Горюшкин, 1967. С. 162].

Железная дорога оказала революционизирующее воздействие на экономику Азиатской России в плане интенсификации развития рыночных отношений. Данное обстоятельство признавали практически все современники и последующие поколения исследователей. Сама магистраль «стала крупнейшим событием промышленной революции в Сибири и одним из наиболее грандиозных событий в процессе индустриализации мировой экономики» [Зиновьев, 1999. С. 25]. Согласно данным министра финансов, а затем председателя Совета министров В.Н. Коковцева, в начале 1914 г. длина казенных железных дорог в Европейской России составляла 33 416 верст, а в Азиатской России 9969 верст³. Это было крупнейшее промышленное предприятие за Уралом, на котором в 1904 г. трудилось порядка 88 тыс. чел. [Земеров, 1974. С. 37].

³ Коковцов В.Н. Из моего прошлого. Воспоминания. 1903–1919 гг.: в 2 кн. Книга вторая. М., 1992. С. 315.

В горнодобывающем сегменте ведущие позиции занимала золотопромышленность. Механизация добычи (гидромониторы, драги, механические буры, взрывчатка, паровая и электрическая техника) составила основу технического переворота в отрасли. В Восточной Сибири подъем золотодобычи был обусловлен инвестициями Государственного банка и иностранных акционеров. Например, со времени образования АО «Лена Голдфилдс» оно «являлось смешанным русско-английским обществом, в котором контрольный пакет акций принадлежал российским акционерам» [Разумов, 1995. С. 141]. Строительство частных железных дорог (Алтайской, Кулундинской, Ачинск-Минусинской, Кольчугинской) осуществлялось за счет привлечения крупных капиталов на длительный срок. Так, учредителями АО Алтайской ж.д. (Новониколаевск-Барнаул-Семипалатинск с ответвлением на Бийск) выступили российские банки – Учетно-ссудный, Международный коммерческий, Русский для внешней торговли и Торгово-промышленный. Впоследствии членами акционерного общества стали девять российских и два французских банка [Баталова, 1995. С. 157].

В черной металлургии началась реализация самого масштабного проекта – строительства завода вблизи г. Кузнецка (Новокузнецка) на базе разведанных месторождений каменного угля и железной руды. Возможность его реализации предположил лидер областников Г.Н. Потанин. В отчете об экспедиции в Монголию 1876–1877 гг. он заметил: «Известно, что долины Мрассы, Кондомы, Чулышмана, Башкауса богаты железными рудами, на Тильбесе, притоке Кондомы, находится богатый Сухаринский рудник магнитного железняка, количество руд которого определяется в 160 млн пудов; вблизи от этих мест находится богатейший каменноугольный бассейн. Словом, есть все данные в крае для развития самостоятельной железной промышленности»⁴.

Первые проекты реализации предложения Г.Н. Потанина относятся ко второй половине 1890-х гг. Неудачей завершилась попытка создания акционерского «Сибирского металлургического и горного общества» (1895–1894 гг.), предполагавшего построить вблизи Кузнецка крупный металлургический завод с производством не менее 32 млн пудов чугуна и стали в год. В 1899 г. провалилась идея созда-

⁴ Потанин Г.Н. Путешествия по Монголии. М., 1948. С. 66.

ния «Общества Восточно-Сибирских заводов» с участием американских инвесторов с той же целью. Наконец, во время Первой мировой войны в правительственных сферах Сибирь стала рассматриваться как перспективная база развития угледобычи и металлургического производства. Геологические исследования, произведенные группой геологов во главе с профессором Л.И. Лутугиным, установили, что Кузнецкий бассейн располагает запасами в 250 млрд т угля. Для научной проработки проекта при Совете съездов промышленности и торговли (Петроград) создается специальное Сибирское бюро, а также организуется Сибирская железная экспедиция. По подсчетам ее специалистов, Сибирь могла уже в ближайшие 6–7 лет выплавлять до 60 млн пудов чугуна и стали. В дальнейшем производство можно было довести до 300 млн пудов [Долголюк и др., 2002. С. 37].

По инициативе бывшего туркестанского генерал-губернатора, тайного советника В.Ф. Трепова и председателя правления Международного коммерческого банка, действительного статского советника С.С. Хрулева в 1912 г. образуется акционерное общество «Кузнецкие каменноугольные копи» (Копикуз), в 1917 г. переименованное в «Кузнецкое каменноугольное и металлургическое акционерное общество». В 1920 г. оно ликвидируется в связи с национализацией советской властью всех его предприятий. Учредители в октябре 1912 г. заключили договор с Кабинетом, согласно которому Копикузу на 60 лет (до 1972 г.) предоставлялось монопольное право на добычу угля в Алтайском горном округе на площади 176 тыс. кв. км с уплатой КИВ полкопейки за каждый пуд добытого угля. Землеотвод под угольные копи составлял 2 руб. за десятину. В январе 1913 г. в Петербурге учредительное собрание АО распределило 6 млн руб. акционерного капитала поровну между Международным коммерческим и Русско-Азиатским банками, с одной стороны, и группой французских банков, с другой. Председателем правления Копикуза становится В.Ф. Трепов, а директором-распорядителем – инженер И.И. Федорович.

В том же году Копикуз приобрел Гурьевский металлургический завод, Салаирские Тельбесские железные рудники. Накануне Первой мировой войны В.Ф. Трепов вел переговоры с европейскими банками о строительстве и финансировании строительства на юге Кузнецкого уезда металлургического и рельсопрокатного завода производительностью 15 млн пудов железа [Гурьевск, 2008. С. 58]. Кроме

того, объединение образовало дочернее АО Кольчугинской железной дороги для строительства двухсотверстной ширококолейной железной дороги Юрга-Кольчугино с ответвлением от Топок до деревень Кемерово и Щеглово, открытой для эксплуатации в 1916 г.

В 1915 г. Копикуз получил заказ на производство бензола и толуола, необходимых для изготовления взрывчатых веществ. Для этого около села Щеглово началось строительство коксовых батарей и химического завода, а также канатной дороги через р. Томь для доставки угля с принадлежащей АО шахты. Коксохимический завод начал функционировать с марта 1924 г. В 1917 г. объединение начало строительство металлургического завода на окраине Кузнецка. Уже при советской власти на Горбуновской площадке у деревни Бессоново в 1929 г. оно возобновилось и Кузнецкий металлургический комбинат (КМК) в 1932 г. начал выплавку чугуна и стали.

Таким образом, экономика Сибири ко времени катаклизма 1917–1920 гг. находилась на протоиндустриальной стадии развития в рамках первого (начального) виттевско-столыпинского этапа индустриализации и «раздаточной» модели развития рыночных отношений, в котором главным субъектом выступало государство. В экономической концепции главного индустриализатора того времени и инициатора строительства Транссиба С.Ю. Витте важнейшим фактором экономического развития России, в том числе и Сибири, выступало масштабное железнодорожное строительство, которое, в силу ярко выраженной континентальности государства, имело «особо важное значение для экономического развития страны». Железные дороги, соединяя отдельные регионы, ускоряли торговый оборот и способствовали наращиванию товарного производства⁵. В свою очередь П.А. Столыпин, как было показано выше, предлагал развивать в Азиатской России товарное сельскохозяйственное производство путем организации переселений и землеустройства. Поэтому в 1914 г. в валовой продукции экономики региона на долю сельского хозяйства приходилось 78 %, промышленности, включая кустарную – 22 % [Винокуров М.А., Суходолов, 1996. С. 120].

Соответственно, научно-преподавательская среда, связанная с Сибирью, по отношению к перспективам экономического развития

⁵ Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900–1902 годах. СПб., 1912. С. 63.

региона разделила и аргументировала основополагающие концепты обозначенных выше направлений. Так, профессора Томского университета М.И. Боголепов, М.Н. Соболев, С.И. Солнцев, признавая преобладание сельского хозяйства в экономике Сибири, отстаивали индустриальную парадигму сдвига производительных сил на Востоке. В частности, М.И. Боголепов пришел к выводу, что фундаментальные преобразования в Сибири зависят от развития промышленности и привлечения в экономику иностранного капитала. Выступая в апреле 1912 г. с докладом «Неотложные задачи в изучении сибирского народного хозяйства», он поставил под сомнение утверждение о доминировании в регионе сельского хозяйства: «Это вопрос спорный, Сибирь не представляет из себя страны с необходимым преобладанием сельского хозяйства: у нее имеются огромные перспективы добывающей промышленности в виде горных, лесных и рыбных богатств» [Некрылов, 2013. С. 164]. С.И. Солнцев настаивал «на развитии железных дорог экономического значения»⁶.

В свою очередь приват-доцент Московского университета, сторонник сибирского областничества П.М. Головачев, со ссылкой на Аргентину, Австралию, западные штаты США, в 1914 г. рассуждал: «...Если раньше руководящая роль принадлежала промышленным странам, то наступает время, когда страны сельскохозяйственные по преимуществу будут диктовать им свою волю: можно хорошо жить без множества фабрикатов, но нельзя оставаться без хлеба и мяса. Если Сибирь до сих пор бессознательно шла по пути сельскохозяйственного развития, как это указывали ей общие, как бы стихийные причины – отдаленность, скудость населения, обилие всякого сырья, то в будущем она уже вполне сознательно пойдет по этому пути, наилучшему и наиболее верному для ее развития и процветания» [Головачев, 2008. С. 175].

Осуществленный анализ протоиндустриальной стадии развития экономики Сибири, начавшийся с сооружения Сибирской железной дороги в 1891 г. и продолжавшийся до конца 1920-х гг., заключался в ускоренном догоняющем развитии, осуществляемом путем сочетания государственно-частного предпринимательства, способствовал мощному экономическому подъему в аграрном и горнодобывающем секторах. Свообразным стимулятором ускорения экономиче-

⁶ Сибирская жизнь. [Газета]. 1915. 20 февр.

ского развития стало сооружение Транссиба и порожденное им массовое переселение. Решающее воздействие на рост численности населения региона на протяжении всего XX в. играла миграционная политика [Шиловский, 2009. С. 32–43].

Литература

Азиатская часть России: новый этап освоения северных и восточных регионов страны / В.Ю. Малов, Л.А. Безруков, М.В. Шиловский и др. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2008. 428 с.

Баталова Т.И. Источники финансирования частного железнодорожного строительства Сибири // Предприниматели и предпринимательство в Сибири (XVIII – начало XX вв.). Барнаул: Изд-во АГУ, 1995. С. 153–174.

Винокуров М.А., Суходолов А.П. Экономика Сибири: 1900–1928. Новосибирск: Наука, 1996. 320 с.

Головачев П.М. Экономическая география Сибири (1914). Екатеринбург: Баско, 2008. 192 с.

Горюшкин Л.М. Сибирское крестьянство на рубеже двух веков. Конец XIX – начало XX в. Новосибирск: Наука. Сибирское отделение, 1967. 412 с.

Горюшкин Л.М. Экономическое развитие Сибири в конце XIX – начале XX веков. Препринт. Новосибирск, 1990.

Гурьевск: страницы истории. Кемерово, 2008. 180 с.

Долголюк А.А., Ильиных В.А., Ламин В.А., Пленкин В.Ю., Тимошенко А.И. Сибирь: проекты XX века (начинания и реальность). Новосибирск: Сибирское Научное Издательство, 2002. 302 с.

Земеров Б.И. Динамика численности и профессиональной структуры железнодорожников Сибири в период империализма // Рабочие Сибири в период империализма. Томск: Изд-во Том. ун-та, 1974. С. 21–40.

Зиновьев В.П. Сибирь в экономике России XVIII – начала XX вв. // Сибирь в составе России. Томск: Изд-во Том. ун-та, 1999. С. 9–40.

История Сибири. Л.: Наука, 1968. Т. 3: Сибирь в период капитализма. 530 с.

История Сибири: учеб. пособие / ред. З.Я. Бояршинова. Томск: Изд-во Том. ун-та, 1987. 472 с.

Катионов О.Н. Дорожная повинность крестьян в Сибири в XIX в. // Образ жизни сибирского крестьянства периода разложения феодализма и развития капитализма. Новосибирск: Изд-во НГПИ, 1983. 130 с.

Крестьянство Сибири в эпоху капитализма / Л.М. Горюшкин, А.П. Бородавкин, А.Т. Топчий и др.; редкол. тома Л.М. Горюшкин (отв. ред.) и др. Новосибирск: Наука, Сибирское отделение, 1983. 399 с.

Некрылов С.А. Научные общества в Томском университете в дореволюционный период. Томск: Изд-во Том. ун-та, 2013. 258 с.

Побережников И.В. Переход от традиционного к индустриальному обществу: теоретико-методологические проблемы модернизации. М.: РОССПЭН, 2006. 240 с.

Рабочий класс Сибири в дооктябрьский период. Новосибирск: Наука, 1982. 459 с.

Разумов О.Н. Из истории взаимоотношений российского и иностранного акционерного капитала в сибирской золотопромышленности в начале XX в. // Предприниматели и предпринимательство в Сибири (XVIII – начало XX вв.). Барнаул: Изд-во АГУ, 1995. С. 138–153.

Шиловский М.В. Основные потоки внешней миграции в истории Сибири XX века // Миграционные процессы в Азиатской России в конце XIX – начале XXI вв. Новосибирск: Параллель, 2009. 261 с.