ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА В ПОВОЛЖЬЕ (1920-30-е ГОДЫ)

Сергей ЕСИН –

аспирант Волго-Вятской академии государственной службы

В течение первых десятилетий советской власти Нижегородский регион пережил несколько моделей территориального управления, которые неизбежно воздействовали на развитие транспортной сети.

В военно-революционный период 1917-21 гг. границы Нижегородского региона оставались практически неизменными, в основном воспроизводя границы дореволюционной Нижегородской губернии. Вместе с тем основы территориального управления изменились в этот период кардинально. 1917-21 гг. – это период налаживания горизонтальных связей между элементами территориального управления, не сообразуясь с волей центра, самозахвата территорий. Из этого вытекала и активная, инициирующая роль местного населения в ремонте и строительстве дорог, устранении несообразностей предшествующего, имперского периода.

В 1922 г. в состав Нижегородской губернии были включены Варнавинский и Ветлужский уезды Костромской губернии и Курмышский уезд Симбирской губернии. Одновременно был ликвидирован Ковернинский уезд, причем его территория была разделена даже между тремя губерниями: Нижегородской, Костромской и Иваново-Вознесенской.

Уже со второй половины 1920-х годов проводится подготовительная работа по созданию Нижегородского края, которая была завершена в 1929 г. С этого времени в нижегородскую зону ответственности попали территории бывшей Вятской губернии, частей Владимирской и Костромской губерний, а также национальные образования: Чувашская АССР, Марийская и Вотская (ныне Удмуртия) автономные области. Этим обусловливалась и более активная роль Нижегородского краевого руководства в ускоренном транспортном строительстве в более отсталых восточных районах вновь образованного края.

Со второй половины 1930-х годов начинается обратный процесс: отпадение территорий от Нижегородского (Горьковского) края. В декабре 1934 г., после убийства С.М. Кирова память о нем была увековечена созданием Кировского края [1], к которому отошли территории бывших северных округов. Северные границы области установились практически на современном уровне, за исключением Шарангского района, который был причислен к Горьковской области в 1961 г.

В декабре 1936 г. была принята новая сталинская Конституция. В соответствии с ней Марийская область (так же как и Мордовская) получила статус автономной республики и автоматически вышла из состава Горьковского края, а сам он был, соответственно, преобразован в Горьковскую область.

В 1944 г. были образованы Костромская и Владимирская области. При их образовании Унженский лесной массив, органичность которого с нижегородской промышленностью так упорно доказывали лидеры нижегородских большевиков в конце 1920-х гг., отошел к Костромской области, а район Мурома, образующий, по мнению специалистов-экономгеографов, «реальный комплексный район» с «трехградьем Кулебаки – Выкса – Навашино» [2], – к Владимирской. Восторжествовал административный подход к территориальному управлению, и после этого горьковское руководство потеряло интерес к транспортному развитию ставших сопредельными территорий.

Такие радикальные территориальные преобразования с неизбежностью сказывались на вопросах строительства дорог, их финансирования, расстановки приоритетов транспортного развития. Мировая практика показывает, что пограничные территории демонстрируют феномен постепенного падения численности населения, интенсивности промышленного освоения территорий и, наконец, снижения плотности и качества развития транспортной инфраструктуры.

Это тем более характерно для России с ее давними традициями централизации управления. Известный отечественный экономгеограф Б.Б. Родоман указывает: «Транспортная сеть является отражением административно-территориального деления и наоборот… Всякий, кто путешествовал хоть сколько-то по нашей стране, знает, что преодолеть границу областей в глубинке, не на магистрали, которая ведет в Москву, а в отдалении от нее, это все равно что пересечь хребет… В каждом нашем регионе, например, в области или крае, существует упадочная зона, на границах областей образуется вакуум. Там быстрее всего исчезают деревни. … Вдали от железных дорог можно наблюдать уменьшение числа деревень в 5-6 раз на полосе шириной в 6 километров» [3].

Проблема несовпадения экономических и административных границ сказывается и на развитии сферы торговли и обслуживания. Для советской системы распределения товаров и услуг было характерно, в частности, что соседние деревни, входящие в состав разных областей, не имели транспортного сообщения между собой. Централизованное планирование принуждало их к связям исключительно через несколько ступеней центров.

Все это показывает, что вопреки мнению сторонников органической теории о сугубо формально-юридической роли административных границ, они и сегодня остаются барьером на пути межрегиональных и межрайонных связей. Эти границы нередко становятся «полосой обезлюживания», откуда уходит население, исчезает инфраструктура, где осложняется транспортная связь.

Воздействие административного фактора на транспортное строительство было не столь заметно в дореволюционный период, когда правительство фактически давало значительную самостоятельность территории и регулировало далеко не все отрасли хозяйственной жизни. Однако для советского периода, с его тенденциями огосударствления, централизованного планирования и распределения товаров и услуг, характерно уже значительно большее воздействие административно-территориальных границ на развитие транспортной сети.

В начале XX в. искажающее воздействие территориальных границ на транспортное и промышленное развитие особенно было заметно по так называемому Приокскому горному округу (он же Муромо-Павловский металлургический район), где административные границы между Владимирской и Нижегородской губерниями разрывали единый производственный комплекс. Поэтому именно для этого района наиболее характерны самозахваты территорий 1917-1921 гг. Именно здесь жители наиболее активно выступали за транспортное строительство, преодоление разрыва между двумя железнодорожными магистралями: Москва – Нижний Новгород и Москва – Муром – Казань. Решение этих двух проблем (соединения магистралей и транспортного обустройства горно-промышленного междуречья) требовало строительства соединительной ветки между Нижним Новгородом и Муромом.

В 1919 г. было начато строительство железной дороги Кудьма – Павлово – Велетьма: от разъезда Кудьма возле Нижнего Новгорода до разъезда Велетьма неподалеку от Мурома, протяженностью 130 километров. В трудных условиях гражданской войны и послевоенного восстановления народного хозяйства строительство шло медленно. Из-за отсутствия средств в 1922 г. оно было приостановлено, в 1924 г. возобновилось, причем активное участие в нем принимало местное

население, особенно трудящиеся Павловского уезда. Спустя четыре года линия была доведена до крупного металлургического центра – города Павлово [4, л.14, 16-17 об.].

Это лишь частично решало проблему транспортных связей в Павлово-Муромском промышленном районе: соединяя Богородский кожевенный и Павловский металлообрабатывающий районы с Нижним Новгородом, построенная линия в то же время далеко не прямым путем давала выход изделиям промышленности Богородска и Павлова к Москве, а оттуда – к северным, западным и южным регионам страны и, тем более, не разрешала проблему соединения промышленности Мурома, Выксы и Кулебак с Нижним Новгородом и восточными районами России.

Вторым важным направлением транспортного строительства в рассматриваемый период стало обустройство северного направления, которое должно было соединить Нижний Новгород с Вяткой (ныне Кировом) у города Котельнич. Во многом ускорение строительства было связано с вхождением в 1922 г. восточных уездов Костромской губернии в Нижегородскую губернию.

Строительство дороги на Котельнич имело важное пропагандистское значение в притязаниях Нижнего Новгорода на влияние в восточных районах. Оно во многом идеологически обеспечивало план создания Нижегородского края, отдельного от Центрально-промышленной, или Московской, области, обосновывало автономное значение Нижнего Новгорода как важного промышленного центра, призванного «окультурить» менее развитые районы Вятского Прикамья.

В октябре 1927 г. была сдана в эксплуатацию линия Нижний Новгород – Котельнич длиной 425 километров. Она обслуживала район с населением около 80 тысяч человек и на протяжении 361 километра прорезывала лесные массивы Нижегородской и Вятской губерний. Таким образом, промышленность этих губерний соединилась с лесной базой. В то же время центральные районы страны получили прямую магистраль, связывавшую их с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком.

Создание в 1929 г. Нижегородского края заметно расширило зону ответственности нижегородского руководства. Оно озаботилось, в частности, строительством так и не построенной в результате магистрали в направлении Вятка – Оренбург, которая должна была приблизить г. Нолинск к железнодорожной сети [5, л.20].

С этим же связаны и лоббировавшиеся нижегородским краевым руководством планы создания так называемой Сибирской сверхмагистрали [5, л.42], которая напрямую соединила бы Нижний Новгород с Казанью через малолюдные и малоразвитые районы Нижегородского Заволжья и тогдашней Марийской области, вошедшей в состав Нижегородского края. Эта магистраль в совокупности с магистралью Вятка – Оренбург была призвана оживить хозяйственную активность в значительном по территории, но малоосвоенном регионе.

В 1929-30 гг. Нижегородский краевой исполком и его плановая комиссия активно отстаивали в союзных и российских инстанциях планы строительства железнодорожных веток Яр – Фосфориты на территории современных Кировской области и Удмуртии, Канаш – Чебоксары в Чувашии, Шахунья – Яранск – Йошкар-Ола (от современной Нижегородской области через Кировскую в Марий-Эл) [5, л.43]; Кай – Соликамск, Фосфориты – Соликамск, Фосфориты – Вятка, Глазов – Ижевск (нынешние Кировская область, Удмуртская республика и Пермский край) [4, л.13]; Якшенга – Шортюг в сегодняшней Костромской области [4, л.18]; Зеленый Дол – Звенига и Сюгинск – Тихие Горы от Татарстана в Марий-Эл и Удмуртию [4, л.22].

Частью прямого магистрального направления от Ленинграда до Самары (Куйбышева) должно было стать строительство железнодорожной магистрали Ермолино – Нижний Новгород – Алатырь – Кинель [4, л.1] по территориям современных Ивановской, Нижегородской, Ульяновской, Самарской областей и Чувашской республики.

Выделение в 1934 г. из Нижегородского края Кировского края и отпадение в 1936 г. уже от Кировского края Удмуртской АССР, а Чувашской АССР – от Горьковского края не позволило реализовать большинство из этих проектов. Административное разграничение в 1944 г. территорий Унженских лесов и Муромо-Павловского металлургического района также остановило планы строительства дорог в этих районах.

Таким образом, отказ от принципов экономического районирования, предусматривавших единство административного и экономического управления и создание укрупненных регионов на базе реально существующих хозяйственных комплексов, привел к замедлению транспортного развития Верхнего Поволжья.

Литература

1. Собрание узаконений РСФСР. 1934. №12. Ст.84.
2. *Каганский В.Л.* Вертикаль власти или система существующих районов? // Русский Журнал. 2005. 2 февраля.
3. *Родоман Б.Б.* Россия – административно-территориальный монстр. http://www.polit.ru/lectures/2004/11/04/rodoman.html
4. Центральный архив Нижегородской области (ЦАНО). Ф.884. Оп.1. Д.93.
5. ЦАНО. Ф.884. Оп.1. Д.90.

СУЩЕСТВЕННОСТЬ УСЛОВИЙ О ЦЕНЕ ВО ВНЕШНЕТОРГОВОЙ СДЕЛКЕ

Олег ЛЫСЫХ –

аспирант Кубанского государственного аграрного университета

В современном международном частном праве нет единого мнения по вопросу: существенно ли для внешнеторгового договора условие о цене? Законодательство любой страны, как и международное право, едино во мнении, что нормативное регулирование договорных отношений возможно лишь в том случае, если сам договор был заключен. Важно принципиально определиться, с каким моментом законодатель связывает возникновение юридически значимой договоренности, по каким условиям контрагенты должны достигнуть согласия считать факт договора состоявшимся. И, главное, насколько существенным является наличие договоренности о цене сделки.

Российское законодательство наделяет понятие «существенности» юридической силой. Мы будем использовать понятие «существенности» для обозначения тех условий, с которыми законодательство любой страны и международное право связывают заключение договора, как бы они не назывались в соответствующем правовом акте.

В теории все договорные условия разделены на три группы: существенные, обычные и случайные (важно отметить, что законодатель наделяет юридической значимостью существенные условия, остальные типы используются лишь для методических целей). Но, например, О.А. Красавчиков относит все возможные условия договора лишь к существенным и несущественным. Первые – «те договорные условия, которые имеют юридическое значение, т.е. влияют на формирование и существо правоотношения, возникающего из соответствующего договора» [1]. Сюда он, в частности, включает условия относительно участников правоотношения, его предмета и