

в эту отрасль. Создаются более мощные предприятия (в угледобывающей промышленности мелких предприятий не было, что связано с технологией подземной добычи). Но слабо технически оснащенные шахты нуждались в большом количестве рабочих. Высвобождавшиеся строители железной дороги, разорившиеся переселенцы, неудачливые старатели становились шахтерами, обеспечивая рост угледобычи.

Развитие *черной металлургии* пережило драматические события. Имевшиеся три небольших завода (Гурьевский, Абаканский и Николаевский), с общей ежегодной производительностью в 1900 г. около 5,5 тыс. т чугуна и 3,6 тыс. т стали, не удовлетворяли и малой части спроса на металл, существовавшего в Сибири. Начало движения по Транссибу открыло сибирский рынок для уральского и южно-украинского чугуна и стали. Маломощным сибирским предприятиям пришлось вступить в конкурентную борьбу, выдержать которую они не сумели и в течение 1906–1911 гг. прекратили существование. Но ненадолго. В 1914 г., когда ввоз металла в Сибирь прекратился, они возобновили работу.

Хотя для развития *цветной металлургии* в Сибири были все условия, но производство серебра, цинка, меди, свинца к началу XX в. было слабо развито. Изменения произошли во втором десятилетии XX в. Ее подъем, равно как золотопромышленности и маслоделия, в значительной степени связан с притоком рабочей силы и иностранного капитала. Следует заметить, что иностранный капитал делал попытки проникновения в Сибирь еще во второй половине XIX в., но эпизодически и в ограниченных размерах. Проведение Транссибирской железной дороги приобщило Сибирь к мировому рынку, открыв ее для иностранных предпринимателей.

Для иностранного капитала вложение капитала в Сибирь даже в незначительных размерах вознаграждалось огромными доходами. Чрезвычайная легкость получения огромных прибылей привлекала иностранных предпринимателей, рассматривавших Сибирь как неиссякаемый источник сырья и продовольствия.