

**А. А. Тимофеев**

## **РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИИ: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ БУМ В КОНЦЕ XIX — НАЧАЛЕ XX ВВ.**

**A. A. Timofeev**

## **THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN RUSSIA: RAILWAY AND CONSTRUCTION BOOM IN THE END OF XIX — IN THE BEGINNING THE XXth CENTURY**

В результате строительства железных дорог в конце XIX — начале XX вв., в России были созданы потенциальные возможности для формирования новой модели экономического роста, для вступления в новый, более высокий по своему уровню этап модернизации. Строительство железных дорог и связанный с ним процесс модернизации во многом изменили социальные отношения и создали основу для решения экономических, социальных и культурных проблем. Эти процессы, проходившие в России, протекали медленно, стабильно, но не успели завершиться к 1914 году.

*Ключевые слова:* *российские железные дороги, модернизация, экономика, население.*

The railway construction in the end of XIX — in the beginning of the XXth century is analyzed. The problem of the creation of possibilities for the formation of a new economic growth model, the achievement of a new modernization stage is considered. The changes in social relations as a basis of solution to economic, social and cultural problems are revealed. It's proved that these processes proceeded slowly in Russia and didn't end by 1914.

*Keywords:* *Russian railways, modernization, economy, population.*

Изучение опыта железнодорожного строительства, экономических и социально-культурных последствий функционирования железных дорог актуализируется современными проблемами государственного регулирования экономики, а также необходимостью уяснения социальных последствий экономических реформ.

Именно железные дороги относятся к основным элементам территориального каркаса хозяйственного ландшафта страны на макро- и мезоуровнях. Поэтому изучение формирования железнодорожной сети позволяет понять ход хозяйственного освоения территории, проследить эволюцию формирования «экономической ткани» территории и социально-культурных последствий эксплуатации железнодорожных магистралей. Наряду с решением хозяйственных, экономических и стратегических задач железнодорожный транспорт влияет на другие стороны жизни государства, участвуя в международном сотрудничестве, межрегиональных связях в области культуры, социальных преобразований, внося существенный вклад в научно-технический прогресс.

Среди других видов транспорта, железнодорожный, во многих промышленных странах, особенно в России, занимает ведущее место. Это объясняется его универсальностью — возможностью обслуживать производящие отрасли хозяйства и

удовлетворять потребности населения в перевозках вне зависимости от погоды, практически во всех климатических условиях и в любое время года. Именно поэтому, несмотря на относительно бурное развитие автомобильного, воздушного и трубопроводного транспорта, железнодорожный транспорт остается основным средством перемещения грузов и массовых перевозок населения. Для России железнодорожный транспорт является как бы стержневой отраслью, объединяющей работу всех производств и влияющей на уклад жизни населения.

Развитие железнодорожного транспорта в России началось со строительства Царскосельской железной дороги в 1837 г.

К 1890 г. в России было проложено свыше 30 тысяч км железных дорог, к 1916 г. — 78 тыс. км. В 1913 г. по железным дорогам России было перевезено 15 610 млн пудов грузов: 15,8% — хлеб, 9,2% — лес, 6,1% — дрова и торф, 21,7% — уголь, 3,4% — нефть, 10,6% — руда и металл, 9,8% — стройматериалы, 9,1% — продукция обрабатывающей промышленности. В 1912 г. по железным дорогам России было перевезено 190 млн пассажиров<sup>1</sup>. Вобрав в себя многие достижения науки и техники, железная дорога из простого рельсового пути превратилась в сложное многоотраслевое хозяйство. Являясь составной частью экономики, железнодорожный транспорт способствовал расширению торговых

связей, культурному обмену, научно-техническому прогрессу и в итоге развитию страны.

В формировании предпосылок модернизации конца XIX века территориальный рост России, играл немаловажную, в некоторых отношениях решающую роль. Промышленный подъем, связанный с реформами 1860—1870 гг., существенно изменил пространственный фон экономического, социального и культурного развития общества. Отмена крепостного права поставила процесс модернизации в жесткую зависимость от скорости и эффективности спонтанно развивающихся рыночных отношений между территориями страны. Реформы, призванные преодолеть техническую и институциональную отсталость России от Запада, осознавались общественной мыслью, как необходимость сделать ставку на путь ускорения социально-экономического прогресса. В территориальном аспекте это предполагало открытость регионов и стремление связать их не только военно-административными методами, но и спонтанно развивающимися экономическими связями посредством рынка<sup>2</sup>.

По мнению П. Н. Савицкого — идеолога евразийства, континентальность России и ее отличие от океанических цивилизаций в том, что по отношению к России-Евразии все остальные земли и государства континента являются прибрежными. Евразия — это континент, океан, «особый внутреннеконтинентальный мир». Украины России и Евразии обращены во многом к соучастию в океаническом хозяйстве. Континентальный климат Евразии объективно не дает России возможности стать равноправным партнером мирового экономического хозяйства. Страна может реально превратиться в «задворки мирового хозяйства», поскольку континентальные страны в силу больших расстояний, отдаленности их от мирового океана находятся в невыгодных условиях. Преодолеть эти невыгодные условия можно только при создании автаркической экономики и организации экономического обмена с окружающими этносами. Будущее России-Евразии не в «обезьяньем копировании» «океанической» политики других, во многом к России не приложимой, но в осознании «континентальности» и в приспособлении к ней. Большие расстояния предопределяют экономическое единство России — Евразии<sup>3</sup>. Кто владеет Сибирью, Дальним Востоком, тот господствует в Евразии<sup>4</sup>.

При столь обширной и разнообразной территории страны, граничащей к тому же с самыми различными культурно-цивилизационными и политическими ареалами мира, любые значительные изменения в геополитическом положении России неизбежно должны были воздействовать на внутристрановые сдвиги в территориальной организации народного хозяйства, на удельный вес и значение отдельных крупных регионов страны в национальной стратегии развития. И особенно отчетливо воздействие геополитического фактора на динамику изменения региональных экономических пропорций может быть прослежено в развитии регионов Азиатской России, игравших в конце XIX—XX вв. роль стратегического тыла и крупнейшей ресурсной базы страны<sup>5</sup>.

В конце XIX в. резко возрастает значение инфраструктурного фактора экономического развития стра-

ны, который становится важнейшим инструментом новой политики размещения производительных сил, стимулирования пространственных сдвигов в экономике. На начальном этапе промышленного подъема прежний, во многом произвольный и замедленный характер сбыта продукции на рынок компенсируется складыванием широкой по территориальному охвату системой устойчивых распределительных центров — ярмарок и оптовых складов в крупнейших городах, а также ориентацией торговли на магистральные, в основном речные пути сообщения.

Обращение вектора пространственного развития во внутренние районы России, в первую очередь на Урал и Сибирь, во многом определялось узостью сложившейся к концу XIX в. территориальной базы промышленного роста. Как отмечал Д. И. Менделеев, глубоко и заинтересованно изучавший эту проблему, в России главные отрасли «чисто промышленного, т. е. наиболее сложного и развитого быта»<sup>6</sup> исчерпывались лишь несколькими центрами (Москва, Петербург, Рига, Варшава), пользовавшимися выгодами торгового положения — близостью к рынкам Европы, а локализация новых районов динамичного промышленного развития (прежде всего Юг) в значительной мере определялась тяготением к берегам «теплых морей, занятых Россией сравнительно недавно и составляющих главный путь крупных международных торговых оборотов»<sup>7</sup>.

С точки зрения географических предпосылок экономического прогресса, основным лимитирующим фактором для развития русской торговли и промышленности являлась ярко выраженная континентальность хозяйственного организма страны. По оценке С. Ю. Витте, именно из-за недостатка прямых и удобных выходов в зоны мировой океанической торговли, Россия не могла «в должной степени пользоваться благами морских сообщений и развивать свою морскую торговлю»<sup>8</sup>. Этой же точки зрения придерживался и Д. И. Менделеев: «...чувствуется недостаточность свободных морских окраин для такой страны, как наша, особенно по той причине, что Балтийские порты, как и выходы из Балтийского моря, замерзают в суровые зимы, выход из Черного моря заперт Константинопольским и Дарданельским проливами, Тихий же океан очень удален от коренной России»<sup>9</sup>. В Европе, считал Д. И. Менделеев, из-за «малоземелья тесно и является надобность в войнах. Скрытая цель войн состоит в занятии земли. Лекарством от подобного рода войн является усиленное развитие промышленности, которая дает населению более высокие доходы»<sup>10</sup>.

Все невыгоды континентальности, обрекавшие на экономический застой обширные восточные окраины, усугублялись инерцией сложившегося международного разделения труда, в котором Россия, как развивавшаяся «вширь» страна преимущественно сельскохозяйственного типа колонизации, играла роль аграрного придатка индустриальной Западной Европы и потребителя ее фабричной продукции. Закрепление за Россией этой традиционной роли приводило к тому, что даже развитие железных дорог и пароходного сообщения стимулировало на вновь осваиваемых землях в первую очередь рас-

ширение сельскохозяйственной, а не промышленной деятельности<sup>11</sup>.

Начало разрешению этих противоречий было положено в 1890-х гг., когда энергичными усилиями С. Ю. Витте была найдена единственно приемлемая политико-экономическая формула, способствовавшая ускоренному промышленному развитию России, в частности, ее глубинных, восточных районов, и постепенному освобождению страны от иностранной зависимости в части промышленного импорта. В экономической концепции С. Ю. Витте одним из важнейших факторов хозяйственного прогресса мыслилось крупномасштабное железнодорожное строительство, которое, во-первых, формировало широкий спрос на продукцию тяжелой индустрии, и, во-вторых, ввиду ярко выраженной континентальности России, имело особо важное значение для экономического развития страны. Железные дороги не только соединяли между собой разделенные огромными расстояниями внутренние области России, способствуя ускорению торгового оборота, но и питали новыми экономическими возможностями приморскую торговлю, получавшую надежную почву для своего дальнейшего развития в будущем<sup>12</sup>.

Логика, развиваемой С. Ю. Витте стратегемы опиралась на расчеты, имевшие глубокий геополитический смысл и нацеленные далеко в будущее, которая имела много параллелей с развиваемыми на Западе в начале XX в. геополитическими теориями<sup>13</sup>.

Поэтому в российской геополитической концепции возрастало значение инфраструктурного фактора, который становится важнейшим инструментом новой политики размещения производительных сил, стимулирования пространственных сдвигов в экономике. На начальном этапе модернизации прежний, во многом произвольный и замедленный характер сбыта продукции на рынок компенсируется складыванием широкой по территориальному охвату системой устойчивых распределительных центров — ярмарок (Нижегородской, Ирбитской и др.) и оптовых складов в крупнейших городах, а также ориентацией торговли на магистральные, в основном речные пути сообщения<sup>14</sup>.

Весной 1886 г. на имя Александра III поступили предложения о строительстве в Сибири рельсового пути от генерал-губернатора Восточной Сибири графа А. П. Игнатьева и Приамурского генерал-губернатора барона А. Н. Корфа. Император отнесся очень благосклонно к этим докладам, и государственная машина начала работать в этом направлении.

Правительственная Комиссия, сделала необходимые расчеты, и подготовила «Справку»<sup>15</sup>, где приводились обоснования необходимости немедленного строительства магистрали. В этом документе был сделан анализ геополитической обстановки на Дальнем Востоке, и определялась главная цель ее строительства — стратегическая. Правительственная комиссия сделала вывод, о том, что только сплошная Сибирская железная дорога обеспечит российские стратегические интересы на Дальнем Востоке и даст флоту в Тихом океане твердую опору для разрешения таких политических вопросов,

которые, несомненно, в недалеком будущем приобретут всемирное значение<sup>16</sup>.

Таким образом, в правительстве и русской общественной мысли, обоснование идеи строительства Транссиба было признано необходимым для России и решало стратегические, экономические, социальные и культурные задачи. Император одобрил 17 марта 1891 г. строительство Великого Сибирского рельсового пути за казенный счет и приказал приступить к изысканиям направления и к постройке сплошной через всю Сибирь железной дороги за счет казны и непосредственным распоряжением Правительства<sup>17</sup>. После введения в строй моста через р. Амур в 1916 г. Транссибирская магистраль окончательно связала Дальний Восток с Европейской Россией. Таким образом, военно-стратегическая цель введения в строй Транссиба для Российской империи была выполнена.

Сибирская магистраль позволила России «ногою твердою стать на берег» Тихого океана, укрепить свое стратегическое положение на Дальнем Востоке, создать условия для заселения и хозяйственного освоения необжитых восточных территорий, культурного и торгово-промышленного развития российских окраин. Вдоль Транссиба строились новые города, укрупнялись старые, стремительно возрастал промышленный объем производства, вдоль дороги шел процесс колонизации Сибири. Мировое значение Магистрали подтверждено историей. Без магистрали не было бы той России, какой она есть сегодня, а без современной России был бы другим мир.

Изначально же, модернизация носила инструментальный характер и была нацелена лишь на обеспечение военно-политического могущества России, преобразования же в иных сферах носили подчиненный характер. Железнодорожное строительство, экономическая экспансия и модернизация теснее привязывали периферию к русскому центру. Развитие промышленности и внутреннего рынка, совершенствование коммуникаций, расширение перспектив профессионального роста и социальной мобильности, создавали новые преимущества не только для русского, но и для других народов<sup>18</sup>.

Планетарные масштабы российских просторов накладывали особый отпечаток на ментальность народа и осознавались в общественной мысли как важнейший фактор развития страны. Огромные расстояния обуславливали медленность протекания социально-экономических процессов и их подчиненность природно-географическим условиям. В XVIII—XIX веках путешественник три года добирался из Петербурга во Владивосток, преодолевая степи, тайгу, широкие реки и болота, а главное бездорожье.

Подъем металлургической промышленности Юга России в пореформенное время, в немалой степени зависел от наличия густой железнодорожной сети, выводящей к морским портам. Железнодорожный бум того времени, был, кроме того, обеспечен крупными казенными железнодорожными заказами, что важно в связи с нехваткой частных капиталов в России в рассматриваемое время<sup>19</sup>. В правительственных кругах считали, что строитель-

ные кредиты, направленные на освоение Сибирской железной дороги, помогут возникновению новых железоделательных заводов, для чего существуют благоприятные местные условия: изобилие и доброкачественность железной руды, дешевое топливо и т. д. Новые промышленные предприятия могли бы постепенно подготовить контингент квалифицированных рабочих. Железная дорога значительно бы облегчила переселение безземельных крестьян из центральной России в Сибирь, при этом учитывался опыт Канадской Пассажирской железной дороги<sup>20</sup>.

Объективно, при наличии громадных запасов промышленного сырья Сибири и дешевой рабочей силы, в российских условиях допускалась гипотетически более совершенная, сбалансированная модель экономики, переносившая акцент на внутреннее саморазвитие. В рамках этой новой парадигмы развития, Россия, во-первых, «обеспечивала бы себя основными видами промышленной продукции и вывозила бы не сырье», а готовые промышленные товары, во-вторых, «переориентировала бы значительную часть хлебного экспорта на внутреннее потребление растущего вместе с промышленностью городского населения»<sup>21</sup>.

Таким образом, С. Ю. Витте выражал интересы общества и государства, в данном случае в основном экономические и социальные. В экономической концепции С. Ю. Витте одним из важнейших факторов хозяйственного прогресса мыслилось крупномасштабное железнодорожное строительство, которое формировало широкий спрос на продукцию тяжелой индустрии и ввиду ярко выраженной континентальности России имело особо важное значение для экономического развития страны.

Транссибирская железная дорога открывала путь на восток изделиям промышленности центральной России, позволяла стране выступить в качестве крупного мирового производителя и потребителя между Европой и Дальним Востоком (Китай, Корея, Япония). Она должна была сыграть исключительно важную роль в завоевании рынка Дальнего Востока для русской промышленности. Сибирская железная дорога должна была создать великий транзитный путь, по которому товары из Китая, Кореи, Японии (шелк, чай и др.) двинулись бы через Россию в Европу, а обратно пошли бы товары фабричной продукции. По мысли С. Ю. Витте, Великая Сибирская железная дорога должна была изменить направление мировых торговых потоков, сыграть такую же роль, как, например, Суэцкий канал<sup>22</sup>.

Великая Сибирская магистраль дала Уралу и Сибири полное развитие экономических сил, изменила в пользу России международную торговлю, сделав ее торговой посредницей между Западной Европой и Дальним Востоком, обеспечивая, таким образом, благоприятное разрешение задач, как политических, так и экономических. Экономическое значение прокладки Транссиба, заключалось не столько в удовлетворении текущего экономического обмена между регионами, сколько превращение страны в единое экономически неразделимое целое.

Происходит модернизация промышленности России. Железнодорожное строительство и связанные с ним государственные заказы на чугун

для выплавки рельсов, стройматериалы, топливо и т. д., вызвали цепную реакцию развития всей промышленности. Сооружение же новых и увеличение мощности уже существующих заводов обуславливало необходимость привлечения дополнительной рабочей силы. Это в свою очередь, вызвало потребность в увеличении городского строительства, создавало дополнительный спрос на продукцию легкой промышленности.

Строительство Сибирской магистрали привело к изменению социальной структуры общества в Сибири и на Урале, ускорило формирование рынка рабочей силы для городской промышленности и одновременно придало специфику этому процессу. Большая часть городских рабочих формировалась из крестьян, не утративших до конца связи с землей. Увеличивается население, причем городское растет значительно быстрее.

В сознании населения железная дорога превратилась в символ торгово-промышленного прогресса и процветания. Вместе с тем, резко усилившийся поток мигрантов из деревни повлек за собой «окрестьянивание» городского населения, как по социальному составу, так и по образу мысли и образу жизни, что стало тормозить созревание светского буржуазного менталитета. Мигранты приносили в городскую жизнь деревенские стандарты поведения. Одновременно с появлением нового предприимчивого слоя населения, умножается маргинальный слой, не сумевший вписаться в новые модернизационные реалии. Эти люди пополняли слой городской бедноты и, как правило, основным видом их занятий являлась работа прислугой или подсобные чернорабочие занятия. Число фабричных рабочих в городах возросло, но увеличение числа рабочих не препятствовало росту численности мелких производителей: ремесленников, кустарей. Фабрично-заводская промышленность сформировала новый тип рабочего-пролетария лишь в крупных городах. В городах наблюдалось абсолютное и относительное увеличение числа занятых в промышленном производстве.

Грамотность, вызванная процессом модернизации, способствовала секуляризации сознания, оказывала влияние на поведение, делая его рациональным и расчетливым, ориентированным на достижение максимальных результатов.

Урбанизация и связанные с ней модернизационные процессы стимулировали население зарабатывать и вкладывать заработанное в будущее: в образование, улучшение жилищных условий и быта, новых технических достижений, а также в досуг. Изменяется отношение органов местного самоуправления и горожан к системе охраны здоровья в сторону большего доверия к медицине, происходит разрушение традиционных стереотипов отношения к своему здоровью, как не очень важному. С точки зрения модернизационных процессов, здоровье является одной из важных составляющих успеха и социальной значимости личности, и отсутствие его — наоборот.

Урбанизация привела к увеличению городского населения, его доли в стране (в результате миграции сельского населения), к повышению роли городов в жизни России. Урбанизация означала, прежде все-



го, социальный процесс, среда которого не только город, но и общество в целом. В начале XX в. этап урбанизации связан главным образом с экстенсивными факторами развития.

В условиях модернизации конца XIX — начала XX вв. города концентрировали в себе экономический, административный, научный, духовный потенциал всего общества. Экономическое содержание модернизации состояло в развитии промышленной, транспортной, торговой, кредитно-банковской и других видов несельскохозяйственных отраслей. Вокруг железной дороги формируется специфическая субкультурная зона. Однако в целом, в промышленно-экономическая и антропокультурная составляющие процесса урбанизации были еще в начальной стадии.

Ослабление традиционного и формирование нового менталитета происходили, с одной стороны стихийно, под влиянием новых условий жизни, с другой стороны, образованное общество и правительство в начале XX в. намеренно принимали многообразные меры, такие как клубы, общества трезвости, читальни, народные библиотеки и т. п., чтобы изменить традиционное мировоззрение народа.

В рассматриваемое время в России происходят противоречивые процессы. В результате модернизации, с одной стороны городская культура и грамотность способствовала секуляризации сознания, оказывала влияние на поведение, делая его рациональным и расчетливым, ориентированным на достижение максимальных результатов части новопереселенцев, с другой — трудовая этика большинства бывших крестьян не претерпела рациональных изменений, вплоть до 1914 г. она оставалась минималистской, потребительской, то есть сохранялся менталитет традиционного общества.

В целом, можно констатировать, что в результате строительства железных дорог в конце XIX — начале XX вв., в России были созданы потенциальные возможности для формирования новой модели экономического роста, для вступления в новый, более высокий по своему уровню этап модернизации. Модернизация постепенно меняла господствующий тип социальности. Общинные отношения разрушались городской рациональной, экономической культурой. Строительство железных дорог и связанный с ним

процесс модернизации во многом изменили социальные отношения и создали основу для решения экономических, социальных и культурных проблем.

### Примечания

1. Россия. 1913 год : статистико-документальный справочник. — СПб., 1995. URL: — <http://www.rus-sky.org/histori/librari/1913/1913top.htm>
2. Вандам А. Е. Геополитика и геостратегия. — М., 2002.
3. Савицкий П. Н. Континент Евразия. — М., 1997. — С. 395, 418.
4. Макродинамика: ракономерности геополитических, социальных и культурных изменений / под ред. Н. С. Розова. — Новосибирск, 2002. — С. 95.
5. Зубков К. И. Россия и Урал на переломе геополитических эпох (1890—1920-е гг.) // Уральский исторический вестник. — Екатеринбург, 1994. — Вып. 1. — С. 77—78.
6. Менделеев Д. И. С думою о благе российском: избранные экономические произведения. — Новосибирск, 1991. — С. 42.
7. Там же. — С. 44.
8. Витте С. Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве. — СПб., 1912. — С. 63.
9. Менделеев Д. И. Указ. соч. — С. 48.
10. Нартов Н. А. Геополитика. — М., 2003.
11. Зубков К. И. Указ. соч. — С. 79—80.
12. Витте С. Ю. Указ. соч. — С. 63.
13. Маккиндер Х. Географическая ось истории // Классики геополитики. XX в. — М., 2003; Хаусхофер К. О геополитике. Работы разных лет: границы в их географическом и политическом значении. Панидеи в геополитике. Статус-КВО и обновление мира. Континентальный блок / пер. с нем. И. Г. Усачева. — М., 2001.
14. Зубков К. И. Пространство как предпосылка и фактор модернизации // Опыт российских модернизаций. XVIII — XX века / отв. ред. В. В. Алексеев. — М., 2000. — С. 114.
15. Сибирская транзитная железная дорога. Справка. (Экономическая записка). — СПб., 1890.
16. Там же. — С. 13.
17. РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 85. Л. 48.
18. Каспэ С. И. Империя и модернизация: общая модель и российская специфика. — М., 2001. — С. 135.
19. Зубков К. И. Пространство как предпосылка и фактор модернизации... — С. 114.
20. Сибирская транзитная железная дорога. Справка. (Экономическая записка). — СПб., 1890. — С. 11.
21. Менделеев Д. И. Указ. соч. — С. 39.
22. Витте С. Ю. Указ. Соч. — С. 219.

*Поступила в редакцию 8 июля 2013 г.*

**ТИМОФЕЕВ Александр Анатольевич**, канд. ист. наук, доцент кафедры «История», заместитель декана по учебной работе исторического факультета, Южно-Уральский государственный университет. В 2006 г. защитил диссертацию кандидата исторических наук на тему: «Великая Сибирская магистраль: выбор маршрута, экономические и социально-культурные последствия на Южном Урале (1891—1914 годы)». Занимается проблемой социальной модернизации Южного Урала конца XIX — начала XX вв. E-mail: 2679101@mail.ru

**TIMOFEEV Alexander**, Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, History Department, South Ural State University, graduated from Chelyabinsk State University, Faculty of History. E-mail: 2679101@mail.ru