

РОЛЬ ТРАНССИБА В ГОСУДАРСТВЕННОЙ МИГРАЦИОННОЙ ПОЛИТИКЕ РОССИИ (1891—1914 гг.)

А. А. Тимофеев

В статье проанализирована роль Транссиба в государственной миграционной политике России в конце XIX — начале XX вв., связанные с модернизацией экономики и общества. Сделаны выводы о том, что в отношении территориальных аспектов роста экономики и индустриализации, успехи правительственной политики ускоренного развития должны оцениваться через степень и формы участия государства в сознательном проецировании пространственных экономических сдвигов и формировании большого экономического пространства, как предпосылки опережающего развития емкого внутреннего рынка и адекватного масштабам страны ресурсно-материального базиса экономики. С этой точки зрения, прокладка Транссиба заключалось не столько в удовлетворении текущих экономических обменов, сколько в превращении страны в единое неразделимое экономическое целое. Транссиб, этот крупнейший железнодорожный проект явился не столько непосредственным откликом на неотложные экономические потребности развития связей с Сибирью, сколько дальновидным, стратегически ориентированным проектом.

Ключевые слова: Транссибирская железная дорога, Южный Урал, Сибирь, миграция, модернизация, население.

В истории России, в частности, пространственно-географический фактор, детерминировал неравномерность протекания экономических, социальных и культурных процессов в различных частях страны, порождая сложные территориальные проблемы — мозаику социально-экономической и культурной многоукладности, распадение единого потока хозяйственной и социальной эволюции на две качественно отличные модели развития («вширь» и «вглубь») со значительным дистанцированием друг от друга экономически и политически могущественного центра и отсталой периферии, столичной и провинциальной культуры.

Исследование ключевых направлений социальной модернизации России конца XIX — начала XX вв. имеет важное значение для целостного понимания сущности и возможных последствий трансформационных процессов в современной России: внедрение в стране рыночных институтов, правового государства, либерализма. В этом плане вызывает интерес промышленный подъем в России в конце XIX — начале XX вв., важнейшей составляющей которого было строительство Великой Сибирской железнодорожной магистрали. Изучение опыта строительства Великой Сибирской железнодорожной магистрали в 1891—1914 годах, экономических и социально-культурных последствий ее функционирования актуализируется современными проблемами государственного регулирования экономики, а также необходимостью уяснения социальных последствий экономических реформ.

В формировании предпосылок модернизации 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, осознались 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 [1].

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». Окраины 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 [19, с. 295, 418]. Кто владеет Сибирью, Дальним Востоком, тот господствует в Евразии [14, с. 95].

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» [15, с. 42] 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 Россиею сравнительно недавно и составляющих главный путь крупных международных торговых оборотов» [15, с. 44].

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» [20, с. 30—31].

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 расширение сельскохозяйственной, а не промышленной деятельности [11, с. 79—80].

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 [2, с. 63]. 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 [13; 23].

Концепция «центра» в построениях антропогеографов приобрела форму поисков универсального стратегического «ключа» для решения проблем государственного существования Российской империи. Их точка зрения была озвучена А. П. Семеновым-Тянь-Шанским в 1908 г. — место России в Азии и «жизненном центре» объяснялось им в практическом плане. Главное значение для всех русских азиатских владений и, прежде всего Сибири заключалось в том, что они представляли для колонизации, т. е. для «стока избытка возрастающего населения Европейской России почти такую же площадь, какую представляла для всей Западной Европы Америка» [20, с. 30—31].

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 [10, с. 114].

Однако подлинно революционное воздействие на геополитическую ситуацию оказало массовое железнодорожное строительство. Стимулируя развитие межрегиональных экономических связей и создавая новые возможности для них, железные дороги превращались в важнейший фактор усиления политического присутствия России в Сибири и на Дальнем Востоке. Особое значение, согласно изложенной выше геополитической концепции, приобретает значение магистральных путей сообщения Европейской России с относительно изолированными восточными окраинами империи, прежде всего строительство в 1891—1916 гг. Транссибирского железнодорожного пути, превращавшего страну в единое неразделимое экономическое целое.

Элита российского общества: высшее чиновничество империи, губернское начальство и купечество, ученые и общественные деятели обсуждали эту проблему как настоятельную необходимость для России, особенно ввиду экономической отсталости России по сравнению с Европой.

Таким образом, в правительстве и русской общественной мысли, обоснование идеи строительства Транссиба было признано необходимым для России и решало стратегические, экономические, социальные и культурные проблемы. 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. Высочайшим рескриптом поручено

Наследнику престола, Цесаревичу Николаю Александровичу заложить первый камень в строительство Уссурийского участка Великого Сибирского Пути. В этом документе указывалось: «Ваше Императорское Высочество! Повелев ныне приступить к постройке сплошной через всю Сибирь железной дороги, имеющей соединить обильные дарами природы Сибирские области с сетью внутренних рельсовых сообщений, Я поручаю Вам объявить таковую волю Мою, по вступлению Вами вновь на русскую землю, после обозрения иноземных стран Востока. Вместе с тем возлагаю на Вас совершение во Владивостоке закладки разрешенного к сооружению на счет казны и непосредственным распоряжением Правительства, Уссурийского участка Великого Сибирского пути. Знаменательное Ваше участие в начинании предпринимаемого Мною сего истинно народного дела да послужит новым свидетельством душевного Моего истинно стремления облегчить сношение Сибири с прочими частями Империи о мирном его преуспеянии. Призывая благословение Господне на предстоящий Вам продолжительный путь по России, пребываю искренно Ваш любящий Александр» [18, л. 48]. 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

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.

Подлинно революционное воздействие на развитие страны оказало массовое железнодорожное строительство. Стимулируя развитие межрегиональных экономических связей и создавая новые возможности для них, железные дороги превращались в важнейший фактор, влиявший на размещение промышленности и на ее развитие. Подъем металлургической промышленности Юга России в пореформенное время, в немалой степени зависел от наличия густой железнодорожной сети, выходящей 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 [10, с. 114].

В правительственных кругах считали, что строительные 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 [21, с. 11].

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» [18, л. 48].

Великая Сибирская магистраль резко изменила устоявшиеся представления о труднопреодолимых восточных просторах. За полтора десятилетия (1891—1906 гг.) стальные рельсы между Челябинском и Владивостоком прорезали 7416 км. Не имевшее себе равных по протяженности грандиозное техническое сооружение не только открыло России надежный путь к Тихому океану, но и явилось ключом к огромным природным богатствам Сибири и Дальнего Востока. Вдоль Сибирской магистрали рождались новые города, на сотни верст по обе стороны пути распространилась народная колонизация. Влияние Сибирской железной дороги на экономическую жизнь страны сказалось на первых же порах оживленным обменом товаров между Сибирью и Европейской Россией.

Сразу же после начала движения поездов по линии Челябинск — Омск с октября 1894 г. по май 1895 г. по Транссибу было перевезено: переселенцев взрослых — 57 903, переселенцев детей — 27 944; рабочих — 4439; военных 6312; служащих и членов их семей — 40 607 [18, л. 111].

В связи со строительством Транссиба усилилось массовое переселение малоземельных крестьян из центральных районов России в Сибирь, многие, из которых оседали на Урале, в основном в городах, и особенно в Челябинске — воротах в сибирский край. В челябинской прессе г. Челябинск описывался как «проходной двор» из Европы в Сибирь. Часть переселенцев оставалась жить в городе. Численность населения полосы, расположенной вдоль Транссиба увеличилась «после того, как был проложен Великий Сибирский путь. Это видно по внезапно возникающим вдоль железной дороги от Челябинска до Омска и дальше, поселков, целых городов. Десять лет назад была снежная пустыня. Теперь ряды домов, церкви, магазины, тысячи населения, иногда свыше 15—20 тысяч» [3].

В 1896 г. при Комитете Сибирской железной дороги было создано Переселенческое управление во главе с В. И. Гиппиусом, которое проделало громадную работу по переселенческому движению в Сибирь. Вдоль Транссиба создавались переселенческие пункты, большинство из которых было основано в 1896 г. На основе осуществляющейся

в Челябинске регистрации переселенцев по итогам первого полугодия 1900 г. через город проследовало 190 874 переселенца. Годовой бюджет Переселенческого управления составлял около 1 млн руб., что свидетельствует о важности этой правительственной программы [22, с. 69]. Сибирская железнодорожная магистраль создала принципиально новую материально-техническую базу для ускоренной колонизации Сибири. За десятилетие 1893—1903 гг. через станцию Челябинск в Сибирь проследовало около 1 млн переселенцев [17].

В рабочих руках нуждалось не только строительство Транссиба, но и все отрасли, связанные с обеспечением строительства: сельскохозяйственное производство, производство транспортных средств, одежды, обуви для строителей, строительство жилья, производство шпал и заготовка топлива для подвижного состава. По мере продвижения строительства железной дороги от Челябинска на Восток к Омску, Ново-Николаевску и далее возрастает и число самовольных переселенцев. Переселение, бесспорно, способствовало хозяйственному освоению новых территорий, развитию их производительных сил в сельском хозяйстве, промышленности и в других отраслях. Все это стало возможным благодаря решительной деятельности С. Ю. Витте. Тогдашние средства информации, выполняя задание правительства, широко пропагандировали переселение, рассчитывая на привлечение наиболее предприимчивых крестьян.

В дальнейшем переселенческая политика была связана, прежде всего, с именем П. А. Столыпина. Столыпинская аграрная реформа предусматривала массовое переселение малоземельных крестьян в Сибирь. Обострение аграрного вопроса в начале XX века (крестьянские выступления в 1902 году и в первой революции) обусловило изменение аграрной политики правительства. Реформе предшествовал манифест 03 ноября 1905 года об отмене выкупных платежей с 01 января 1906 года наполовину, а с 01 января 1907 года полностью. Инициатором реформы был председатель Совета министров П. А. Столыпин. Главной целью аграрной реформы П. А. Столыпина было разрушение общины и предоставление земли крестьянам в частную собственность. П. А. Столыпин считал, что, став полным собственником земли, крестьянин будет трудиться с большим усердием, стремиться повышать урожайность, чтобы прокормить себя и продавать излишки. П. А. Столыпин надеялся создать в деревне слой зажиточного крестьянства, который должен стать надежной опорой монархической власти. Начало реформ положил Указ от 09 ноября 1906 года, согласно которому крестьяне получали право выхода из общины с закреплением в личную собственность причитающейся им части общинной земли. Выход из общины максимально облегчался — согласие общинного схода не требовалось.

Вторым направлением реформы была переселенческая политика. 9 марта 1906 года царь утвердил положение Совета министров «О порядке применения закона 1904 года», введившее свободу переселения. Эта мера должна была решить проблему малоземелья в европейской части и способствовать

хозяйственному освоению дальних территорий за Уралом. Переселенцы освобождались на длительное время от налогов, получали в собственность участок земли, денежное пособие, мужчины освобождались от воинской повинности. Реформа была рассчитана, по меньшей мере, на 20 лет. Экономическое стимулирование реформы осуществлял Крестьянский поземельный банк. Крестьянский банк приобретал земли у помещиков и продавал крестьянам, поощряя путем предоставления льгот создание отрубного и хуторского хозяйств. Кроме того, Крестьянский банк финансировал переселенческое движение. Аграрные преобразования, инициированные П. А. Столыпиным, предусматривали организацию массового переселения крестьян из европейской части России в Сибирь, на Дальний Восток, в Северный Казахстан. С этой целью в 1906 г. было реорганизовано Переселенческое управление. В Сибири и на Дальнем Востоке выделялись специальные переселенческие районы, в каждом из которых создавались переселенческие организации, имевшие землеотводные, гидротехнические и дорожные партии, склады сельскохозяйственной техники, агрономические отделы, свои школы и больницы.

В процессе модернизации и связанного с этим напрямую строительства Транссиба, резко усилившийся поток мигрантов из деревни повлек за собой окрестынивание городского населения. Так формируется одно из противоречий российской модернизации, что стало тормозить созревание буржуазного мировоззрения. В тот период деревня еще была связана с городом и не была его противоположностью [16, с. 341]. Мигранты приносили в городскую жизнь деревенские стандарты поведения.

На смену традиционному обществу, с потребительской, минималистической моралью, приходит новое, ориентированное на максималистскую трудовую этику, которая ориентировала человека на достижение максимально возможного результата в своей работе, а предпринимателя — на максимальную прибыль. Постепенно формируется общество современного типа, с более высоким уровнем профессиональных навыков, по сравнению с традиционным. Транссиб давал населению городов и поселков, где он проходил, возможность заработать и материальные блага. Именно строительство Транссиба и связанное с ним развитие экономики в регионе ориентировало население региона на достижение нового идеала трудовой этики. После строительства Транссиба на Южном Урале происходят социокультурные изменения, начинается важный этап преобразования общества из традиционного в светское.

В рассматриваемое время на Урале и в Сибири происходят противоречивые процессы. 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. Эти процессы, происходившие на Южном Урале, протекали медленно, стабильно, но не успели завершиться к 1914 г. Вместе с тем ломка старых социальных отношений породила маргинальность и люмпенство. Эти противоречия обостряли политические и социальные отношения в обществе. Поэтому социальный взрыв начала XX века не был исторической случайностью. В целом, можно констатировать, что в результате строительства Великой Сибирской магистрали, в регионе 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 Транссиба и связанный с ним процесс модернизации во многом изменили социальные отношения в южно-уральском регионе и создали основу для решения экономических, социальных и культурных проблем Урала и Сибири.

С 1897 по 1906 г. в Сибирь переселилось 1 387 532 чел. Пик переселенческого движения пришелся на 1906—1909 гг. В 1907 г. в Сибирь переселилось 628 121 чел., в 1908 г. 628 101 чел. [4—9]. Основная часть этих переселенцев направлялась по Транссибу через Челябинск. Продолжалось переселение вплоть до 1-й мировой войны. Всего переселилось в Сибирь около 3,7 млн крестьян. Часть этих переселенцев «застревало» в городах и поселках, расположенных вдоль Транссиба. В целом активная переселенческая политика помогла несколько снять остроту аграрного вопроса в центре России.

Таким образом, в отношении территориальных аспектов роста экономики и политики индустриализации, успехи правительственной политики ускоренного развития должны оцениваться через степень и формы участия государства в сознательном проектировании пространственных экономических сдвигов и формировании большого экономического пространства, как предпосылки опережающего развития емкого внутреннего рынка и адекватного масштабам страны ресурсно-материального базиса экономики. С этой точки зрения, прокладка Транссиба заключалась не столько в удовлетворении текущих экономических обменов, сколько в превращении страны в единое неразделимое экономическое целое.

Транссиб, этот крупнейший железнодорожный проект явился не столько непосредственным откликом на неотложные экономические потребности развития связей с Сибирью, сколько дальновидным, стратегически ориентированным проектом, связанным с инстинктивным осознанием со стороны государства необходимости проведения железнодорожной магистрали в обширные и богатые окраины в период общего железнодорожного бума в России,

постепенно ликвидировав обособленность восточных регионов и стимулировав оживление экономической жизни страны в целом. Сибирская железная дорога обеспечила стратегические интересы России, необходимые для решения геополитических вопросов в настоящем и будущем, связала надежным транспортным путем Центральную Россию и Дальний Восток — важнейшая и необходимая задача государства.

Литература и источники

1. Вандам, А. Е. *Геополитика и геостратегия* / А. Е. Вандам. — М., 2002.
2. Витте, С. Ю. *Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве* / С. Ю. Витте. — СПб., 1912.
3. *Голос Приуралья*. — 1909. — 22 марта.
4. *Голос Приуралья*. — 1909. — 4 янв.
5. *Голос Приуралья*. — 1909. — 9 янв.;
6. *Голос Приуралья*. — 1909. — 23 янв.;
7. *Голос Приуралья*. — 1909. — 4 марта;
8. *Голос Приуралья*. — 1913. — 6 окт.;
9. *Голос Приуралья*. — 1914. — 18 июля.
10. Зубков, К. И. *Пространство как предпосылка и фактор модернизации* / К. И. Зубков // *Опыт российских модернизаций. XVIII — XX века*; отв. ред. В. В. Алексеев. — М., 2000.
11. Зубков, К. И. *Россия и Урал на переломе геополитических эпох (1890—1920-е гг.)* / К. И. Зубков // *Уральский исторический вестник*. — Вып. 1. — Екатеринбург, 1994.
12. Каспэ, С. И. *Империя и модернизация: общая модель и российская специфика* / С. И. Каспэ. — М., 2001.
13. Маккиндер, Х. *Географическая ось истории* / Х. Маккиндер // *Классики геополитики. XX в.* — М., 2003.
14. *Макродинамика: закономерности геополитических, социальных и культурных изменений* / под ред. Н. С. Розова. — Новосибирск, 2002.
15. Менделеев, Д. И. *С думою о благе российском: избранные экономические произведения* / Д. И. Менделеев. — Новосибирск, 1991.
16. Миронов Б. Н. *Социальная история России периода империи (XVIII — начала XX вв.): генезис личности, демократической семьи, гражданского общества и правового государства* / Б. Н. Миронов. — Т. 1. — СПб., 1999.
17. *Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г.* — Т. XXVIII. — Оренбургская губерния. — СПб., 1904.
18. РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 85.
19. Савицкий, П. Н. *Континент Евразия* / П. Н. Савицкий. — М., 1997.
20. Семенов-Тянь-Шанский, А. П. *Наши ближайшие задачи на Дальнем Востоке (доклад, прочитанный в Клубе общественных деятелей 22 марта 1908 г.)* / А. П. Семенов-Тянь-Шанский. — СПб., 1908.
21. *Сибирская транзитная железная дорога: справка*. — СПб., 1890.
22. Смирнов, С. С. *Комитет Сибирской железной дороги и развитие переселенческого дела в России* / С. С. Смирнов, В. Е. Смирнова // *Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия «Социально-гуманитарные науки»*; отв. ред. В. С. Балакин. — 2004. — Вып. 3.
23. Хаусхофер, К. *Работы разных лет* / К. Хаусхофер. — М., 2001.

Поступила в редакцию 30 мая 2017 г.

ТИМОФЕЕВ Александр Анатольевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры «Отечественная и зарубежная история» исторического факультета, Южно-Уральский государственный университет.
E-mail: a_timofeev@inbox.ru

Bulletin of the South Ural State University
Series «Social Sciences and the Humanities»
2017, vol. 17, no. 3, pp. 57—63

DOI: 10.14529/ssh170308

THE ROLE OF TRANSSIBE IN THE STATE MIGRATION POLICY OF RUSSIA (1891—1914)

A. A. Timofeev, South Ural State University, Chelyabinsk, Russian Federation, a_timofeev@inbox.ru

The article analyzes the role of the Transsib in the state migration policy of Russia in the late XIX — early XX centuries, connected with the modernization of the economy and society. Conclusions are drawn that with regard to the territorial aspects of economic growth and industrialization, the successes of the government policy of accelerated development should be assessed through the degree and forms of state participation in the conscious projection of spatial economic shifts and the formation of a large economic space as prerequisites for outstripping the development of a capacious domestic market and adequate to scale The country of the resource-material basis of the economy. From this point of view, laying Transsib was not so much the satisfaction of current economic exchanges, but rather the transformation of the country into a single indivisible economic whole. Transsib, this largest railway project was not so much a direct response to the urgent economic needs of developing ties with Siberia, as a visionary, strategically oriented project.

Keywords: Trans Siberian Railway, South Ural, Siberia, migration, modernization, population.

References

1. Vandam A.E. Geopolitics and geostrategy [Vandam A.E. Geopolitica i geostrategia] — M., 2002.
2. Vitte S.U. A summary of lectures on the national and state economy [Vitte S.U. Konspekt lekci o narodnom i gosudarstvennom hozaistve] — SPb., 1912.
3. The Voice of the Urals [Golos Priuralia] 22.03.1909.
4. The Voice of the Urals [Golos Priuralia] 04.01.1909.
5. The Voice of the Urals [Golos Priuralia] 09.01.1909.
6. The Voice of the Urals [Golos Priuralia] 23.01.1909.
7. The Voice of the Urals [Golos Priuralia] 04.03.1909.
8. The Voice of the Urals [Golos Priuralia] 06.10.1913.
9. The Voice of the Urals [Golos Priuralia] 18.07.1914.
10. Zubkov K.I. Space as a prerequisite and a factor of modernization // The experience of Russian modernization. XVIII — XX century / Otv. Ed. V.V. Alexeyev [Zubkov K.I. Prostranstvo kak predposilka i factor modernizacii] — Yekaterinburg. — 2000.
11. Zubkov K.I. Russia and the Urals at the turn of geopolitical eras (1890-1920) // Ural Historical Herald [Zubkov K.I. Rossia i Ural na perelomt geopoliticheskikh epoh (1890-1920)]. — Yekaterinburg, 1994. Release 1.
12. Kaspe S.I. Empire and modernization: the general model and the Russian specificity [Kaspe S.I. Imperia i modernizacia: obchaia model i rossiaskaia specifika] — M., 2001.
13. Makkinder X. Geographical axis of history // Classics of geopolitics. XX century [Makkinder X. Geograficheskaia os istorii] — M., 2003.
14. Macrodynamics: Regularities of geopolitical, social and cultural changes [Makrodinamika: Zakonomernosti geopoliticheskikh, social'nyh i kul'turnyh izmenenii] under the editorship of N. S. Rozov [pod red. N.S. Rozova] — Novosibirsk, 2002.
15. Mendeleev D.I. With thoughts of the good of Russia: selected economic works [Mendeleev D.I. S dumou o blage rossiskom: izbrannie ekonomicheskie proizvedenia] — Novosibirsk, 1991.
16. Mironov B. N. Social history of Russia of the period of the empire (XVIII — the beginning of the XX centuries): Genesis of the personality, democratic family, civil society and constitutional state [Mironov B. N. Social istoria Rossii perioda imperii (XVIII — nachala XX vv.: genesis lichnosti, demokraticheskoi semi, grajdanskogo obshestva i pravovogo gosydarstva] — SPb., 1999. — T.1.
17. The first general census of the Russian Empire in 1897 — T. XXVIII. — The Orenburg province [Pervaia vseobshai vsrossiaskaia perepis naselenia. 1897. Orenburgskai gubernia] — SPb., 1909.
18. RGIA. — F. 48. — Op. 1. — D. 85. [RGIA].
19. Savitsky P. N. Kontinent Eurasia [Savickii P.N. Kontinent Evrazija] — M., 1997.
20. Semenov-Tyan-Shansky A.P. Our immediate tasks in the Far East / A report read in the Club of Public Figures March 22, 1908 [Semenov-Tyan-Shansky A.P. Nashi blizaishie zadachi na Dalntm Vostoke] — SPb., 1908.

21. Siberian Transit Railway. Reference [Sibirskai zeleznaia doroga. Spravka] — SPb., 1890.
22. Smirnov S.S., Smirnova V.E. Committee of the Siberian Railway and the development of resettlement in Russia // Bulletin of the South Ural State University. Series “Socio-Humanities”. — Issue 3 / Otv. Ed. V.S. Balakin. [Smirnov S.S., Smirnova V.E. Komitet Sibirskoi zeleznoi dorogi i razvitie pereselencheskogo dela v Rossii] — Chelyabinsk, 2004.
23. Haushofer X. Works of different years [Haushofer X. Raboti raznih let] — M., 2001.

Received May 30, 2017