

ПОЛИТИКА РОССИЙСКОГО ГОСУДАРСТВА В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ (1860-е – 1914 гг.)

Т.В. Карпенкова

Посвящается железнодорожному строительству в Центральном, Среднеазиатском, Кавказском регионах Российской империи во второй половине XIX – начале XX в.в., открывшему путь к модернизации России. Исследуется государственная программа, которая определила будущее России, внесла вклад в научно-технический прогресс, в международный престиж империи. На примере железнодорожного строительства сделан вывод о том, что модернизация не снимает проблемы, а зачастую порождает новые; это перманентный процесс (каждая модернизация нуждается через некоторое время в модернизации новой, уже на генном уровне, с иными целями и задачами). Объективно оценить достигнутое можно только путем сравнения с достижениями других стран.

Ключевые слова: модернизация, железные дороги, политическое и социально-экономическое развитие, национальные регионы России.

Железнодорожное строительство в Российской империи во второй половине XIX - начале XX вв. не может не привлекать внимания исследователей в связи с тем, что исторический опыт фундаментального прорыва в этой области имеет определённую ценность для решения задач модернизации современной России. В первую очередь это связано с тем, что и тогда, и в наше время инициатором и ведущим субъектом преобразований выступает государство. Есть некоторое сходство и в специфике усилий по созданию и развитию рыночных структур, соответствующей правовой системы, происходящих изменений в социальной структуре. Некоторые общие черты имеет даже внешняя обстановка, требующая от общества значительных усилий по укреплению технического и военно-промышленного потенциала российского государства, объединения всего экономического хозяйства страны в единое целое. Железнодорожное строительство во многом определяло не только настоящее, но и будущее России, внося существенный вклад в научно-технический прогресс, являясь фактором международного престижа. Не случайно в стране разработана «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года»[1].

Активизирующая роль железнодорожного строительства в процессе развития капитализма в пореформенной России, его значение как ключевого направления не единожды подчеркивались в отечественной историографии, в том числе доказательно освещалась роль железных дорог не просто в социально-экономическом развитии России, но именно в целом в

процессе модернизации, в частности, «имперской». В последние годы число исследований не только не уменьшилось, но и даже возросло [2]. Вызывает интерес обоснование нового аспекта истории железнодорожного транспорта в истории России, который условно назван историческим «железнодорожным (транспортным) регионоведением» [3].

Важно подчеркнуть, что железнодорожный транспорт России играет огромную роль до сих пор, объединяя все отрасли хозяйства Российской Федерации в единый комплекс, обеспечивающий надежные межрегиональные связи, целостность, обороноспособность и национальную безопасность государства. По железным дорогам страны ежегодно перемещаются 200 млн. пассажиров и около 1 млрд т. грузов. На долю железных дорог приходится 80–85 % грузооборота и до 50 % перевозок пассажиров. С учетом расположения природных ресурсов и производительных сил железные дороги, эксплуатационная длина которых составляет 87 тыс. км, являются ведущей отраслью экономики, всей социально-экономической и геополитической системы России. Основы этой мощной отрасли были заложены в конце XIX - начале XX вв., что диктует острую необходимость изучать исторический опыт.

Как важная составная часть или даже «сердцевина модернизации» государственная железнодорожная политика начала активно формироваться в России во второй половине XIX в. Необходимость резко расширить сеть железных дорог и привлечь для этого частный капитал стала ясна после поражения России в Крымской войне. В 1855 г. в стране насчитывалось 980 верст железных дорог, т.е. всего 1,5 % мировой железнодорожной сети. К этому времени в передовых странах Запада (США, Великобритании, Германии и Франции) было построено уже 57 тыс. км железнодорожных линий [4].

28 января 1857 г. было основано Главное общество российских железных дорог (ГОРЖД) [5]. Целью Общества были провозглашены постройка в течение десяти лет и потом содержание в течение восьмидесяти пяти лет сети железных дорог протяженностью около четырех тысяч верст, с тем чтобы по истечении указанных сроков вся сеть перешла в собственность государства.

Капитал Общества был смешанным: на долю России пришлось 37,5 %, Великобритании — 28,3 %, остальные средства были французскими и прусскими. Правительство гарантировало акционерам общества ежегодный доход в размере 5 %. Однако гарантированный доход, вне зависимости от результатов деятельности Общества, пагубно сказался на его деятельности – средства разворовывались и разбазаривались.

Строительство дороги Петербург-Варшава велось со значительным отставанием от графика, а средства, полученные от размещения акций, иссякли. В результате проект пришлось завершать на взятый у казны кредит. Дорога до Варшавы из Питера открылась в 1862 г. Долги Общества превы-

сили 130 млн руб. Другие запланированные дороги даже не начинали строиться. Из-за скандала вокруг этой организации прокладка железнодорожных путей в России была заморожена на три года.

В 1862 г. новым главноуправляющим путями сообщения был назначен один из авторов проекта железной дороги Петербург - Москва, инженер-генерал, профессор прикладной математики, почетный член Российской Академии Наук, член Государственного Совета Российской империи Павел Петрович Мельников. В 1866 г. Мельников стал первым министром путей сообщения и проработал на этой должности до 1869 г.

В роли руководителя железных дорог П.П. Мельников проявил себя блестяще. За время его управления Ведомством путей сообщения (в 1865 г. переименовано из Главного управления путей сообщения) сеть российских железных дорог увеличилась на 7 тыс. 62 км.

Мельников стал автором первой русской книги о железных дорогах и первых технических условий проектирования станций. Он лично контролировал строительство железной дороги Москва - Курск, в результате чего цена строительства верстового участка оказалась самой дешевой за всю предыдущую историю прокладки в России стальных магистралей. Фактическая стоимость одной версты (с учетом расходов на рельсы и подвижной состав) составила 60 348 руб. По условиям же несостоявшейся английской концессии на эту линию поперечная стоимость планировалась в 97 тыс. руб. Штат управления строительством насчитывал всего 15 человек. Для сравнения, в обанкротившейся ГОРЖД, которая смогла только начать строить дорогу Петербург - Варшава, управленцев было более 800.

Умело управляя железнодорожным хозяйством, П.П. Мельников вернул доверие бизнеса к инвестициям в железные дороги. Если в 1866 г. правительство выдало одно разрешение частным предпринимателям на проведение изысканий для прокладки новых железных дорог, то в 1869 г. их было уже 139.

В 1865 г. межведомственная Особая комиссия для рассмотрения отчета по ведомству путей сообщения, проанализировав опыт прокладки первых железных дорог за 1862-1863 гг., признала, что их строительство «составляет насущную потребность России... и не терпит никаких отлагательств» [6]. Определив, что в ближайшие 10 лет нужно было ввести в эксплуатацию не менее 5 тыс. верст железных дорог (за десять лет, с 1855 по 1864 гг., в России было построено около 2750 км рельсовых путей), комиссия высказалась за всемерное привлечение к этому делу «частной предприимчивости». Программа, принятая комиссией, стала стратегической целью русского правительства. Важным шагом стало и повышение статуса Главного управления путей сообщения, которое было преобразовано в министерство.

Тем не менее, в дальнейшем правительство приступало к рассмотрению вопросов железнодорожного строительства по-разному, под воздей-

ствием разных факторов и разных обстоятельств. Так, вопрос о сооружении железной дороги на Север впервые возник ещё в 1857 г., но лишь год 1868 г., свирепствовавший в Архангельской, Олонецкой, Вологодской и Новгородской губерниях, заставил правительство серьёзно заняться решением данной задачи [7]. Огромную роль в сооружении северного пути сыграл председатель правления общества Московско-Ярославской железной дороги Ф.В. Чижов, что стало последним делом его жизни.

Что же касается обсуждения вопроса железнодорожного строительства на Дальнем Востоке, то до начала 1880-х гг. оно вообще не выходило за рамки «кабинетных проектов». Серьёзные изменения произошли только в последней четверти XIX в., особенно тогда, когда правительство вплотную занялось реализацией проекта Транссибирской железнодорожной магистрали – беспрецедентного в мировой практике строительства железных дорог. Интересно, что маршрут Транссиба стал предметом многолетней оживлённой дискуссии в периодической печати, органах власти и представителей общественности, сопровождаясь серьёзными научными исследованиями, международными договорами, привлечением огромных денежных средств. Особую роль здесь сыграл Указ императора Александра III в феврале 1891 г. об утверждении решения Совета Министров «О строительстве сплошной линии через всю Сибирь железной дороги» от Челябинска до Владивостока [8].

При строительстве Владикавказской железной дороги правительство России руководствовалось внешнеполитическими и стратегическими соображениями, интересами Общества Владикавказской железной дороги, экономическими потребностями Северо-Кавказского региона и т.д. Несмотря на то, что само строительство Владикавказской железной дороги в основном было связано со стратегическими, военными и внешнеполитическими интересами страны, ее последующее расширение обуславливалось в первую очередь влиянием экономических и социальных факторов.

Примером иного рода можно считать принятие решения о проведении железной дороги на Царицын. С одной стороны, при выборе этого направления министр П.П. Мельников исходил из экономической целесообразности. Железная дорога позволила соединить с общерусской сетью находившуюся в изоляции небольшую линию от Царицына до Калача-на-Дону и тем самым помочь избавиться её от хронических убытков. Но, с другой стороны, министр был одним из учредителей Общества Волго-Донской дороги, директором его правления, а затем крупным акционером. Поэтому решающим доводом в пользу царицынского направления стала, как предполагают, материальная заинтересованность Мельникова [9]. С этим нельзя не согласиться, но вместе с тем нам представляется, что этот пример демонстрирует нечто большее – способность российской аристократии сочетать или соединять воедино государственные и частные интересы. Это происходило, следует признать, не всегда и не во всех отраслях деятельно-

сти, но как тенденция такая способность явно прослеживается, иначе российское государство не превратилось бы в столь могущественную державу. Очень важно то, что удалось переломить настороженное отношение в обществе, особенно в социальных низах, к железной дороге [10].

А вот принятие решения о строительстве среднеазиатской железной дороги происходило в совершенно уникальной плоскости. Только в 1865–1880 гг. было подано 40 проектов строительства дороги. Среди соискателей были и иностранцы, предлагавшие проложить стальной путь из Европы в Индию.

Проекты активно обсуждались в таких изданиях, как «Санкт-Петербургские ведомости», «Правительственный вестник», «Русская мысль», «Вестник Европы», «Новое время», «Журнал Министерства путей сообщений», «Русский инвалид», «Туркестанские ведомости», «Окраина», и др. В обсуждении участвовали британские, французские, итальянские, германские, польские и американские периодические издания. То есть проблема с самого начала приобрела явно международный характер.

На страницах газет и журналов на первом этапе обсуждалось только одно направление – Оренбург – Ташкент, однако судьбу Среднеазиатской дороги и ее направление в конечном счете решили... британцы. Именно они определили, в каком направлении пойдет Среднеазиатская дорога. Дело в том, что к 1878 г. Великобритания захватила Кабул и Кандагар, стремясь также подчинить Герат и Афганский Туркестан. Для России возникла чрезвычайная ситуация. Великобритания теперь стала серьёзно угрожать российской Средней Азии. Российское правительство проявляло по этому поводу обоснованное беспокойство. Прошли многочисленные совещания в Военном министерстве, на которых в конце концов было принято решение срочно соорудить Закаспийскую (то есть через туркменские пески) железную дорогу. Для поддержки этого начинания предполагалось осуществить вторую Ахалтекинскую экспедицию во главе с генералом М.Д. Скобелевым. Окончательное решение по железнодорожному строительству было принято в 1880 г. [11].

В ряде научных трудов, написанных российскими экономистами, убедительно и аргументировано доказано, что не только на этапе принятия решения о строительстве, но и на других этапах процесса создания региональных железных дорог проявились уникальные особенности российского государства, российской бюрократии, определявшиеся самыми различными факторами.

Не только объёмы, но и степень организации железнодорожного строительства в стране, убедительно свидетельствуют о том, что в России на момент начала модернизации имелись соответствующие квалифицированные кадры, был достигнут необходимый уровень управленческой культуры и имелись вполне современные для той эпохи технологии. Вообще следует пересмотреть утвердившиеся в российской исторической науке низ-

кие оценки уровня развития дореформенной России. Ведь очевидно, что без соответствующих достижений в науке, системе образования и государственном управлении страна просто не смогла бы совершить столь стремительные и полномасштабные преобразования, не смогла бы обзавестись необходимыми кадрами для руководства и проведения реформ. Но, наверно, самое главное – это понимание властями, политической, управленческой и научно-технической элитой важности преобразований. На протяжении всего пореформенного периода железнодорожное строительство оставалось важным приоритетом внутренней политики российского государства. Стратегия экономического развития регионов разрабатывалась П.П. Мельниковым, С.Ю. Витте, Н.П. Петровым, Д.И. Менделеевым и др.

Не случайно во главе модернизации России в целом, и железнодорожного строительства в частности, оказалась такая неординарная личность, как С.Ю. Витте, называвший железнодорожное дело «средством от бедности» [12]. Кстати, головокружительная карьера Витте началась именно со службы в управлении Одесской железной дороги. В 1879 г. Витте стал одним из участников Барановской комиссии, созданной указом Александра II «для исследования железнодорожного дела в России», и разработал проект устава русских железных дорог. В 1886 г. Витте занял пост управляющего Обществом Юго-Западных железных дорог. Работая на должностях начальника эксплуатации и управляющего этой компании, добился роста эффективности и прибыльности. В частности, Витте проводил передовую для того времени маркетинговую политику (реорганизовал тарифы, ввёл практику выдачи ссуд под хлебные грузы и т. д.). 10 марта 1889 г. он был назначен начальником только что образованного Департамента железнодорожных дел при Министерстве финансов. Работая на государственной службе, Витте начал проводить политику скупки казной многочисленных тогда частных российских железных дорог. Очевидно, что он больше, чем кто либо понимал значение и эффективность работы железных дорог России в едином государственном комплексе. Наконец, в феврале-августе 1892 г. Витте занимал пост министра путей сообщения [13]. При Витте, который в конце 1892 г. стал министром финансов, а затем возглавил Правительство Российской империи, велось самое интенсивное в тогдашнем мире железнодорожное строительство: построено 23 тыс. км железных дорог, начато строительство Транссибирской ж.д. магистрали, КВЖД.

Важной спецификой железнодорожного строительства стало активное участие правительства в создании акционерных обществ. Министр финансов М.Х. Рейтерн стремился большую часть предназначенных к выпуску ценных бумаг железнодорожных компаний оставлять за государством, уплачивая за них наличными деньгами по установленному курсу. Новизна состояла и в том, что уставы железнодорожных обществ стали утверждать только после того, как компании провели часть работ. Таким образом, несостоятельные соискатели попросту отсеивались.

Первоначально железные дороги строились в основном на частные средства с широким привлечением иностранного капитала. Но постепенно из-за того, что в Российской империи наблюдалась тенденция к значительному и систематическому росту государственного хозяйства, сюда вкладывалось всё больше государственных средств. Частные капиталы соединялись с капиталами государственными. В середине 1880-х гг. Министерство финансов Российской империи потребовало изъять объекты железнодорожного строительства у частных компаний, а новые – строить исключительно за счёт казны. Всего в руках государства к концу столетия оказалось две трети железных дорог России [14]. Бурное развитие железных дорог находилось под защитой государства, что, в свою очередь, влекло за собой усиление государственного вмешательства в экономику страны в целом.

Российское государство взяло под свой жёсткий контроль всю сферу управления железнодорожным транспортом, определяло кадровый состав, устанавливало социально-правовой и материальный статус управленческого слоя железнодорожной отрасли. Все крупные объекты в железнодорожной отрасли с 1892 по 1914 гг. проходили предварительную экспертизу в Инженерно-техническом совете Министерства путей сообщения с привлечением специалистов, владевших ситуацией на железнодорожном транспорте. Сохраняя приоритетные позиции в железнодорожном строительстве, российское правительство выступало в качестве кредитора казенных и частных железных дорог, привлекая не только российские капиталы, но и иностранные инвестиции.

Для установления единого технического контроля за частными и казёнными железными дорогами в 1885 г. была образована Главная инспекция железных дорог. Специальной комиссией под председательством Э.Т. Баранова были разработаны проекты «Положения о Совете по железнодорожным делам» и первого «Общего устава Российских железных дорог», получившие высочайшее утверждение 12 июня 1885 г. В апреле 1892 г. в составе Министерства путей сообщения был учреждён Инженерный совет для разработки и обсуждения технических вопросов общего значения, проектов, технических условий и смет на наиболее важные сооружения, строительство которых требует значительных и продолжительных расходов. В 1899 г. император Николай II утвердил новую организацию центральных учреждений Министерства путей сообщения. На Управление железных дорог возложили заведование эксплуатацией казённых железных дорог и надзор за железными дорогами, принадлежащими частным обществам, товариществам и отдельным лицам. В апреле 1906 г. министру путей сообщения было предоставлено право создавать на местах комитеты по распределению подвижного состава для перевозки грузов казённых и частных железных дорог, которые получили название «порайонных комитетов». Тогда же в Министерстве путей сообщения был создан Центральный ко-

митет по регулированию массовых перевозок грузов по железным дорогам.

Железнодорожная отрасль играла важнейшую роль в развитии капитализма в стране. Первые монополии в России возникли именно в связи с железнодорожным строительством. В 1882 г. были организованы «Союз рельсовых фабрикантов» и «Союз фабрикантов рельсовых скреплений», которые объединили сопредельные металлургические заводы. Ускоренная монополизация здесь явно происходила в связи с тем, что железнодорожное строительство шло в России гораздо более быстрыми темпами, чем развитие промышленности в целом. Только за период 1890-1900 гг. протяженность железнодорожных путей составила более 50 тыс. км.

Уже к началу XX в. в России удалось создать единое железнодорожное пространство. Железные дороги соединялись между собой в крупных узлах, создавая единую железнодорожную систему в Европейской части страны.

Предъявляя огромный спрос на металл, уголь, нефть, лес и др., железные дороги послужили мощным толчком для развития различных отраслей промышленности. Так, в 1890-е гг. железнодорожное хозяйство потребляло до 36 % добываемого в стране угля, 40 % нефти, 40 % металла. По другим данным, в те же годы железные дороги в среднем потребляли столько же металла, сколько его производили металлургические заводы России. К концу XIX в. более 70 % общего объема грузов перевозилось железными дорогами [15].

Сравним: рынок предметов потребления в России расширялся, например, медленнее, потому что он рос естественным образом; здесь не было таких дополнительных факторов, как строительство железных дорог и льготные казённые заказы.

Для железных дорог требовались квалифицированные рабочие кадры: машинисты, работники депо и путевого хозяйства. Российские железные дороги быстро превращались в целую империю («империю в империи») со своими станциями и полустанками, машинистами и проводниками, бригадами поездов и начальниками станций. За внешней стороной скрывалась титаническая работа техников, операторов, диспетчеров, путевых рабочих и мастеров депо - именно они координировали движение пассажирских и грузовых потоков на железных дорогах, следили за безопасностью, обеспечивали своевременное отправление и прибытие составов.

Первое учебное заведение для подготовки кадров для железной дороги - Александровское техническое училище - было открыто ещё 17 апреля 1869 г. на станции Елец Орловско-Грязской железной дороги на средства железнодорожного предпринимателя С.С. Полякова. К 1892 г. большинство железнодорожных училищ (26 из существующих 28) уже находились в казённом «заведывании». В Институте инженеров путей сообщения к 1917 г. было подготовлено 1000 техников путей сообщения. В 1896 г. было

учреждено Московское инженерное училище для ускоренной подготовки инженеров, преобразованное в 1913 г. в Московский институт инженеров путей сообщения. В конце XIX-XX вв. руководству отрасли удалось заложить основы традиционно надежного технического комплекса и обеспечить его наиболее квалифицированными кадрами.

Железнодорожное сообщение, вокзалы и вся соответствующая инфраструктура меняли облик России, закладывали основы новой хозяйственной культуры. Огромная территория с каждым годом становилась всё более связанной коммуникациями, всё меньше времени приходилось затрачивать на переезды и перевозки грузов, как частные, так и государственные. Вообще переезд по железной дороге с учётом климатических особенностей страны стал более комфортабельным. Передвижение становилось всё более цивилизованным не только для аристократии, но и для народных низов. Многие регионы получили мощный толчок к своему развитию, вошли в систему экономических связей страны. По периметру железной дороги возникали станции, крупные перегоны, заводы и фабрики, новые посёлки и города. Только с прокладкой железных дорог богатые в ресурсном отношении регионы приобрели необходимое «дыхание» для своего развития. Деревня приобщалась к капиталистическим отношениям, шёл процесс повышения товарности хозяйства. Железная дорога обеспечивала выход сельскохозяйственной продукции на внешние рынки. Развитие промышленности способствовало притоку и увеличению населения во многих краях. Изменилось и географическое направление колонизации. Железные дороги усилили Россию в военном и геополитическом положении.

В российских геополитических интересах все более возрастало значение транспортной инфраструктуры и, прежде всего, развитие региональной сети железных дорог, которые становились важнейшим фактором размещения производительных сил, стимулирования пространственных сдвигов в экономике. Стимулируя развитие межрегиональных экономических связей и создавая новые возможности для них, железные дороги превращались в важнейший фактор усиления международной роли России. Особое значение имело сооружение магистральных путей сообщения на северных территориях, соединение Северо-Запада с центральной Россией.

С начала строительства железные дороги не только оказали определяющее влияние на экономическое развитие страны, объединяя и концентрируя производительные силы, рассеянные на обширной территории, но и стали важнейшим фактором ускоренного развития всероссийского рынка. При этом географические и территориальные особенности Российской империи обусловили необходимость постоянного расширения железнодорожного строительства. Отрасль превращалась в одну из самых динамично развивающихся.

В соответствии с потребностями страны и регионов П.П. Мельниковым был научно обоснован и разработан государственный план развития

сети железных дорог, утвержденный императором. Этот план получил силу закона. Таким образом, впервые в России производилось оптимальное распределение ресурсов для достижения поставленных целей, железнодорожное строительство приобретало характер современной деятельности - совокупности процессов, связанных с постановкой целей (задач) и действий в будущем. Фактически это был первый опыт стратегического и даже сетевого планирования.

Железнодорожное строительство становилось одной из ведущих отраслей российской экономики и «маховым колесом» социально-экономической модернизации. Обеспечивая успех социально-экономической модернизации в целом, железнодорожное строительство включало в систему развития внутреннего рынка и отдельные регионы страны. Либеральные реформы создали предпосылки модернизации конкретных территорий на основе железнодорожного строительства, ускоряя социально-экономическое развитие регионов.

Железные дороги России выполнили свою задачу, прочно связав центр страны с крупными зерновыми районами. Этому служили такие линии, как Москва - Курск, Москва - Воронеж, Москва - Нижний Новгород. Протяженность железнодорожных линий возросла с 1,5 тыс. в 1861 г. до 32 тыс. верст в 1892 г. По протяженности железных дорог Россия вышла на второе место после США [16]. В период интенсивного строительства железных дорог с 1895 по 1899 гг. ежегодно строилось в среднем около 3064 км железнодорожных путей. Общая протяженность сети железных дорог составила 49,4 тыс. верст и Россия вышла на второе место по этому показателю после США. К 70–80-м гг. XIX века в России сложилась достаточно развитая сеть железных дорог, связывавшая внутренние губернии страны с Балтийским, Черным и Белым морями, с важнейшими пунктами Юга, Востока и Запада Империи, а центральные территории с некоторыми регионами. Новые линии были проложены в такие морские порты как Одесса, Рига, Либава, откуда зерно и другая сельскохозяйственная продукция вывозились за границу.

Список литературы

1. Вивдыч М.А. Железнодорожное строительство на Дальнем Востоке в конце XIX - начале XX века // Гуманитарный вектор. Серия «Педагогика, психология». 2011. № 3. С. 40-44.

2. Распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» (вместе с «Планом мероприятий по реализации в 2008 - 2015 годах Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года») // Собрание законодательства РФ. 2008. 29 (2). Ст. 3537.

3. Голубев А.А. Роль строительства Мурманской железной дороги в развитии Северо-Западного региона в период модернизации (вторая половина XIX – начало XX вв.): автореф. дис. ... д-ра ист. наук. СПб, 2012.
4. Железные дороги в дореволюционной России. URL: <http://statehistory.ru/1286/ZHeleznye-dorogi-v-dorevoljucionnoy-Rossii/>
5. Ласточкина Л.М., Закревская Г.П. Страницы истории железнодорожного транспорта России. СПб., 2004. С. 35.
6. Министерство путей сообщения Российской империи. URL: <http://www.imha.ru/print:page,1,1144524135-ministerstvo-putejj-soobshhenija.html>
7. Лебедев А.В. Становление железнодорожного сектора экономики в северных губерниях европейской части России // Вестник Ярослав. гос. ун-та. 2008. № 8. С. 24.
8. Первопроходцы восточных магистралей России / авт.-сост. В.Ф. Зуев. Хабаровск, 2001. С. 19.
9. Луночкин А. Служба и выгода (государственные служащие в руководстве акционерного общества Волго-Донской железной дороги в 1858-1878 гг.) // Власть. 2009. № 4. С. 108-109.
10. Железная_дорога_в_Российской_империи. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki>
11. Россия в Средней Азии. Завоевания и преобразования. URL: <http://statehistory.ru/books/Rossiia-v-Sredney-Azii--Zavoevaniya-i-preobrazovaniya/16>
12. Журавлева Г.П., Юрьев В.М. Россия: исторический опыт модернизации (X-XXI вв.): монография. М.; Тамбов: Изд. дом ТГУ им. Г.Р. Державина, 2013. С. 45.
13. Ильин С. В. Витте. М.: Молодая гвардия, 2012. С. 24-25.
14. Конотопов.М.В., Сметанин С.И. История экономики России. М.: КноРус, 2011. С.177.
15. Становление и развитие рыночной экономики России в 1880—1890-х годах. URL: <http://economytoday.ru/razdel/biblio/econom-istory-rossii/D-037.php>.
16. Тимошина Т.М. Экономическая история России. М.: Юстицинформ, 2009. С. 153.

Карпенкова Т.В., д-р ист. наук, проф., зав. кафедрой, Россия, Москва, Международный институт экономики и права.

*RUSSIAN STATE POLICY IN RAILWAY CONSTRUCTION
(1860 – 1914)*

T.V. Karpenkova

The article is devoted to the railway construction in the Central, Central Asian, Caucasian regions of the Russian Empire in the second half of the XIX - early XX centuries, paving

the way for the modernization of Russia. The author analyzed the state program, which determined the future of Russia, contributed to scientific and technical progress in the international prestige of the empire. Based on the example of the railway construction, we concluded that modernization does not eliminate the problem, and often gives rise to new ones; it is a permanent process (each modernization needs at some point of time the new modernization, already at the gene level, with different goals and objectives). The objective evaluation of the progress is possible only by comparison with other countries' achievements.

Key words: modernization, railways, political and social-economic development, national regions of Russia.

Karpenkova T.V., Doctor of Historical Sciences, Professor, Head of Department, karpencova@nm.ru, Russia, Moscow, International Institute of Economics and Law.

УДК 323.2

ОСОБЕННОСТИ ПОЛИТИЧЕСКОЙ ВОВЛЕЧЕННОСТИ РОССИЯН В УСЛОВИЯХ ТРАНСФОРМАЦИИ СОВРЕМЕННОГО ОБЩЕСТВА

А.А. Лаврикова

На основе материалов всероссийских социологических исследований рассматриваются параметры политической вовлеченности россиян как одного из показателей политического участия в трансформирующемся обществе.

Ключевые слова: политическое участие, политическая вовлеченность, доминанта способностей, политические представления, стереотипы, внешняя и внутренняя результативность политического участия.

Одним из основных показателей политического участия в условиях трансформирующегося общества выступает вовлеченность граждан в политический процесс. Выявление психологической предрасположенности россиян к участию в той или иной политической деятельности основывалось на комплексном анализе таких показателей, отражающих структуру вовлеченности граждан в политический процесс, как «система ценностных ориентаций», «инструментальность», «внутренний и внешний аспекты результативности» (табл. 1). Эмпирической базой послужили ежегодные общероссийские исследования, проводимые Аналитическим центром Ю. Левады («Левада – Центр» [1]), а также материалы комплексных исследований по соответствующей тематике [2, 3]. Для составления динамических рядов и выделения тенденций развития процессов использовалась методика расчета индексов, определяемых как соотношение суммы положительных ответов на соответствующие вопросы инструментария к отрицательным.