

А. А. Тимофеев

ГОСУДАРСТВО КАК «ЛОКОМОТИВ» МОДЕРНИЗАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ (НА ПРИМЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ НА ЮЖНОМ УРАЛЕ В 1891—1914 гг.)

A. A. Timofeev

STATE AS THE ENGINE OF MODERNIZATION (ON THE BASIS OF TRANS-SIBERIAN RAILWAY CONSTRUCTION IN THE SOUTH URAL IN 1891—1914)

Проанализирована государственная политика в развитии модернизационных процессов на примере строительства и эксплуатации Транссиба на Южном Урале конца XIX — начала XX веков.

Ключевые слова: Великая сибирская железная дорога, Транссиб, модернизация, культура, Южный Урал, Челябинск, население.

The article analyzes state policy in modernization processes development on the basis of Trans-Siberian railway construction and use in the South Ural in the end of 19th — beginning of the 20th centuries.

Keywords: Great Siberian railway, Trans-Siberian, modernization, culture, the South Ural, Chelyabinsk, population.

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. 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 на Южном Урале 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.

Российская модернизация конца XIX — начала XX веков проходила под знаком осознания значительного отставания России от Запада в технологическом отношении и была направлена на ускорение социально-экономического прогресса страны. В территориальном аспекте модернизация предполагала ставку на открытость регионов, стремление связать регионы не только военно-административными узами, но, главное, спонтанно развивающимися экономическими связями посредством рынка. Пространственные сдвиги в экономике следовали путем естественного расширения внутреннего рынка, который определялся степенью населенности регионов.

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.

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 неприменимой, но в осознании «континентальности» и в приспособлении к ней. Большие расстояния предопределяют экономическое единство России — Евразии¹. Кто владеет Сибирью, Дальним Востоком, тот господствует в Евразии².

При столь обширной и разнообразной территории страны, граничащей к тому же с самыми различными культурно-цивилизационными и по-

литическими ареалами мира, любые значительные изменения в геополитическом положении России неизбежно должны были воздействовать на внутри-страновые 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 страны³.

Кроме экономического и социального значения Транссиба, важнейшим обстоятельством необходимости его строительства в конце XIX в. являлось военно-стратегическое значение. В «Справке» одной из комиссий, подготовленной для Комитета Министров по поводу вопроса о строительстве Транссибирской магистрали, отмечается, что в случае столкновения России на западной границе Китай мог занять угрожающее положение⁴. В правительственных кругах со всей ответственностью осознавали крайнюю и неотложную необходимость постройки Сибирской железной дороги по мотивам чисто государственным и военным.

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, выводящей к морским портам. Гигантские шаги, делаемые Россией в этом направлении, не только закрепили достигнутую уже степень европеизации народного хозяйства, но и знаменовали собой начинающийся переход из стадии торгового капитализма в высшую форму капитализма — промышленную ее фазу. Во многом этому обстоятельству поспособствовало строительство Транссиба.

В докладе В. Г. Михайловского, посвященном окончанию строительства западносибирского участка Транссиба, отмечалось, что перевозка продуктов земледелия, преимущественно хлеба, еще так недавно игравших подавляющую роль в общей массе железнодорожных грузов, постепенно отступает на задний план, а взамен все более и более усиливается перевозка необходимого для российской промышленности сырья и топлива, что «знаменует собою начинающийся переход из стадии торгового капитализма в высшую форму капитализма — промышленную ее фазу»⁵.

Вместе с крупными экономическими новациями, исподволь изменялись и коренные общественные представления, в частности уходили в прошлое стереотипы, находившие источники силы России исключительно в ее военно-политическом могуществе, огромной территории и многочисленном населении. Скрыто или явно полемизируя с охранительным мировоззрением, сам С. Ю. Витте доказывал своими

политическими инициативами и действиями, что подлинными источниками общественного богатства и силы государства являются не территория и население России как таковые, но разумная пространственная организация этих хозяйственных ресурсов, позволяющая объединить три основных фактора производства: природу, капитал и труд⁶.

Определять уровень и темпы развития промышленности, торговли, рост населения, занятий жителей в изучаемый период стал новый вид коммуникаций — железнодорожный транспорт. Строительство Транссиба решало не только государственные стратегические задачи, но и было подчинено интересам внутреннего развития, укреплению внутренних, торговых, промышленных связей региона. В регионе были созданы потенциальные возможности для формирования новой модели экономического роста, для вступления в очередной, более высокий по своему уровню этап модернизации, что было бы невозможно без Транссиба, как главного «локомотива» этих процессов.

Глубинное содержание модернизации определяется складыванием новых рациональных моделей поведения, в конечном счете, формированием новой культуры. Невозможно понять исторический смысл модернизации общества, не обратившись к анализу ее социокультурной составляющей: культурных оснований модернизации, сопровождающих ее социокультурные конфликты, изменения ментальности и моделей поведения участников модернизационного процесса. Именно в социокультуре общества содержатся неопровержимые доказательства, указывающие на начало и завершение модернизации в стране.

Различаются два идеальных типа трудовой этики, один из которых можно назвать потребительским, традиционным, или минималистским. Согласно принципам минималистской трудовой морали работать следует для удовлетворения традиционных, скромных по своему составу потребностей семьи и не стремиться к накоплению; напротив, максималистская трудовая этика ориентировала человека на достижение максимально возможного результата. Социально-экономическая составляющая модернизации конца XIX — начала XX вв. определяется прежде всего наличием стимулов для улучшения жизни. И стимул этот для населения Южного Урала появился с появлением транспортной составляющей модернизации — Сибирской железнодорожной магистрали.

Традиционное общество постепенно трансформируется в общество массового потребления. Россия (в том числе и Южный Урал) переживала сложный процесс экономического и социокультурного обновления. Он проявился в развитии промышленной, торговой, кредитно-банковской и других видов не-сельскохозяйственных отраслей, появлении «нового человека», с особыми индивидуальными установками, ценностями и образом жизни.

В рассматриваемый период в южноуральском регионе, во время строительства Транссиба в городах, происходит постепенный отказ от подсобных сельскохозяйственных занятий, который означал, что деревня способна обеспечить город продуктами,

а горожане в состоянии покупать все необходимое. Формируется поколение дельцов, движимых личной выгодой, ориентированных на мобильность и долговременное планирование, готовых заниматься новыми видами деятельности или изобретать новые технологии производства. Коммерческое аграрное производство сменяет сельское хозяйство, способное лишь поддерживать средства существования. Формируется общество современного типа, с более высоким уровнем профессиональных навыков⁷. Транссиб давал населению городов и поселков, где он проходил, возможность заработать.

Одновременно с появлением нового предпринимчивого слоя населения умножается и 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 подсобным чернорабочим. Неустроенное население имело либо символическое, либо настоящее занятие, предоставляющее одним возможность только прокормиться и постоянно бедствовать, а другим — «сколотить» состояние, расширить производство, получить лицензию, «вписаться» в современный сектор и подняться по социальной лестнице, «выбиться» в мелкие буржуа, средние городские слои и т. д. Органическое единство превращалось в механическое, а солидарность, основанная преимущественно на соседстве и родстве, на уважении, привязанности и дружбе, заменились объединением, базирующимся главным образом на законном порядке и на обмене услугами.

На смену традиционному обществу с потребительской, минималистической моралью приходит новое, ориентированное на максималистскую трудовую этику, которая направляла человека на достижение максимально возможного результата в своей работе, а предпринимателя — на максимальную прибыль. Именно строительство Транссиба ориентировало население региона на достижение нового идеала трудовой этики.

В рассматриваемое время на Южном Урале происходят противоречивые процессы. С одной стороны, городская культура и грамотность способствовали секуляризации сознания, оказывали влияние на поведение, делая его рациональным и расчетливым, ориентированным на достижение максимальных результатов, 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.

Интеграция города и деревни намечалась, но не успела осуществиться к 1914 г. Крестьянство знакомились с ценностями и стилем поведения светских, секулярных людей, и это постепенно оказывало влияние не только на их материальный быт, но и на менталитет. Идеалами крестьянина оставались терпение, самопожертвование, солидарность, равенство, справедливость и взаимопомощь, но на смену им шла «умственность», как говорили крестьяне, то есть рациональность и расчет.

В условиях модернизации конца XIX — начала XX вв. южноуральские города концентрировали в

себе экономический, административный, научный, духовный потенциал всего общества.

Трансформация доиндустриального, или традиционного общества изменила господствующий тип социальности, перейдя от социальности, покоящейся на отношениях общинного типа, к социальности, основанной на рациональных, индивидуалистических, рыночных отношениях, или отношениях общественного типа. Эти процессы, происходившие на Южном Урале, протекали медленно, стабильно, но не успели завершиться к 1914 г. Вместе с тем ломка старых социальных отношений порождала маргинальность и люмпенство. Эти противоречия обостряли политические и социальные отношения в обществе. Поэтому социальный взрыв начала XX века не был исторической случайностью.

Результатом модернизации становится возросшая территориальная мобильность основных факторов производства на Южном Урале. Эта мобильность затронула рынок труда и капиталов, вызвала их подвижность и существенно изменила принципы территориальной организации экономики, возникло богатство комбинаций населения, природных ресурсов и капитала. Возникает значение инфраструктурного фактора экономического развития, который становится важнейшим инструментом новой политики размещения производительных сил, стимулирования пространственных сдвигов в экономике.

Транссибирская магистраль — это не просто железная дорога, это еще и дорога из прошлого XIX столетия в новый век — XX. Только с прокладкой этой дороги Урал и Сибирь были связаны с Европейской Россией в одно целое. После неудач, которые в России потерпела политика «вестернизации», влияние модернизационного подхода в общественных науках заметно снижается, и все большее признание находят концепции, признающие многообразие путей общественного развития в качестве одной из основных закономерностей.

В целом, можно констатировать, что строительство Транссиба и связанный с ним процесс модернизации во многом изменили социальные отношения в южноуральском регионе. Строительство Великой Сибирской железнодорожной магистрали во многом решило военно-стратегические, экономические, социальные и культурные проблемы.

Примечания

1. Савицкий П. Н. Континент Евразия. — М., 1997. — С. 295, 418.
2. Макродинамика: закономерности геополитических, социальных и культурных изменений / под ред. Н. С. Розова. — Новосибирск, 2002. — С. 95.
3. Зубков К. И. Россия и Урал на переломе геополитических эпох (1890—1920-е гг.) // Уральский исторический вестник. — Вып. 1. — Екатеринбург, 1994. — С. 77—78.
4. Сибирская транзитная железная дорога. Справка. — СПб., 1890. — С. 1.
5. Михайловский В. Г. Развитие русской железнодорожной сети : Доклад В. Г. Михайловского, читанный в заседании III отделения Императорского Вольного экономич. общ-ва 21 марта 1898 г. // Труды И. В. экономич. общ-ва 1898 г. — СПб., 1898. — С. 19, 31.

6. Железкин В. Г., Зубков К. И. Индустриализация в царской России (конец XIX — начало XX века) // Опыт российских модернизаций. XVIII—XX века / отв. ред. В. В. Алексеев. — М., 2000. — С. 154.

7. Опыт российских модернизаций XVIII—XX века / отв. ред. В. В. Алексеев. — М., 2000. — С. 18.

Поступила в редакцию 14 июля 2012 г.

ТИМОФЕЕВ Александр Анатольевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории, Южно-Уральский государственный университет, заместитель декана исторического факультета по учебной работе. Занимается проблемой социальной модернизации Южного Урала конца XIX — начала XX вв. E-mail: gum@susu.ac.ru

TIMOFEEV Alexander Anatolevich, Ph. D. in Histori, assistant professor of «Histori» South Ural Stait University. He is the problem of social modernizasion of the South Ural late XIX — early XX centuries. E-mail: gum@susu.ac.ru