

- сост.), Т.В. Домрачева. М.: Политическая энциклопедия. 2015. 892 с.
4. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 125. Д. 106.
 5. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 125. Д. 244.
 6. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 125. Д. 222.
 7. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 125. Д. 217.
 8. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 125. Д. 181.
 9. «Советская нация» vs «советский народ»: к вопросу о проблематизации наднациональной идентичности // Новое прошлое. 2022. №4. С. 176-220.
 10. Суни Р. Советское и национальное: единство противоречий // Советские нации и национальная политика в 1920– 1950-е годы. М.: РОССПЭН, 2014. С. 17-40.
 11. Тишков В. А. Национальная идентичность и духовно-культурные ценности российского народа. СПб.: СПбГУП, 2010. 36 с.
 12. Эннкер Б. «Советский народ», режим и сталинская конституция 1936 года: исследовательские подходы и теоретическая рефлексия над некоторыми вопросами политической истории Советского Союза. //URL:http://perspectivia.fafalter.de/content/publikationen/shdp/ennker_narod (дата обращения: 11.06.2023).

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В СОЦИАЛЬНО -
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЖИЗНИ АЗИАТСКОЙ РОССИИ В КОНЦЕ XIX
– НАЧАЛЕ XX В.**

Андреева Т. И., Барнаул (Россия)

***Аннотация.** Статья посвящена рассмотрению фрагмента истории железнодорожного освоения Азиатской России на примере строительства государственных Транссибирской, Среднеазиатской, Оренбург-Ташкентской магистралей, частных железных дорог Сибири и Туркестана. Формировавшаяся железнодорожная сеть была призвана обеспечить, при обязательном учете военно-стратегического фактора, решение задач экономического освоения территорий, социального развития, формирования рыночных связей в условиях развития частно-государственного партнерства.*

***Ключевые слова:** Российская империя, Сибирь, Туркестан, железнодорожный транспорт, частный капитал*

RAILWAY CONSTRUCTION IN THE SOCIO-ECONOMIC LIFE OF ASIAN RUSSIA AT THE END OF THE 19TH – BEGINNING OF THE 20TH CENTURIES

Andreeva T. I., Barnaul (Russia)

Abstract. *The article is devoted to the consideration of a fragment of the history of the railway development of Asian Russia on the example of the construction of the Trans-Siberian, Central Asian, Orenburg-Tashkent highways, private railways of Siberia and Turkestan. The emerging railway network was designed to provide, with mandatory consideration of the military-strategic fact, the solution of the problems of economic development of territories, social development, the formation of market relations in the conditions of public-private partnership.*

Keywords: *Russian Empire, Siberia, Turkestan, railway transport, private capital*

Железнодорожное строительство в конце XIX – начале XX в. стало ключевым звеном в развитии азиатской части Российской империи. Темпы роста экономики были достаточно высокими, однако страна продолжала существенно отставать от ведущих стран Запада. При трансформации феодально-аграрной страны в капиталистическую аграрно-индустриальную державу требовался переход на качественно иной уровень развития, связанный с использованием самого передового опыта в развитии науки и техники. Историческая драма буржуазной российской модернизации заключалась в том, что ей предстояло осуществляться в сжатые сроки. Поэтому она не могла органично прорасти «снизу», а насаждалась «сверху» государством. Железнодорожный транспорт Российской империи со времени строительства первых магистралей неизменно находился в сфере интересов и осуществления пристального контроля со стороны государства. Вместе с тем привлечение частного капитала являлось необходимым условием для рационального решения проблем транспортного освоения гигантских пространств за Уралом.

Сложившаяся в предшествующий исторический период транспортная система, включавшая водные и гужевые пути, не позволяла справляться с предполагавшимися масштабами экономического освоения колоссального природного потенциала. В контексте модернизации экономики Азиатской России железнодорожное строительство выступало, с одной стороны, как результат процесса модернизации, а с другой как её неотъемлемый фактор. Поэтому вопросы совершенствования путей сообщения разрабатывались на правительственном уровне в ведомственных подразделениях, специалистами-путейцами, представителями общественности, деловыми кругами центра страны, городов Сибири и

Туркестана. Развитие транспортных связей центра Российской империи с относительно изолированными восточными окраинами было непереносимым условием сохранения территориальной целостности государства [2, с. 335]. Во имя решения этой судьбоносной задачи предпринимается грандиозное железнодорожное строительство на средства казны Транссибирской, Среднеазиатской, в состав которой входили Закаспийская и Самарканд-Андижанская железные дороги, и Оренбург-Ташкентской магистралей. Мы определяем этот масштабный прорыв как первый этап железнодорожного освоения Азиатской России, ставший решающим событием в её индустриальном развитии, ведущим условием модернизационного процесса. Бесспорное доминирование государства, которое инициировало, финансировало и руководило проектированием, железнодорожным строительством, подготовкой к эксплуатации трасс, обусловило конфигурацию магистралей Сибири и Туркестана, призванных, в первую очередь, решать не социально-экономические, а военно-стратегические задачи. В Азиатской России не флаг шёл за купцом, а купец за флагом. На переломе XIX-XX вв. железнодорожная сеть обладала возможностями, которые соответствовали вызову времени, в перевозках продовольствия, промышленных товаров, топлива, военного и гражданского населения и в контексте проблем военной безопасности. В обозначении сфер влияния государства железнодорожная сеть не имела альтернативы в осуществлении перевозок при учёте пространственных и климатических условий.

В начале XX в. в орбите влияния грандиозных государственных инженерно-транспортных сооружений магистрального типа проводилась разработка маршрутов и сооружение на средства банковского капитала частных железных дорог Сибири и Туркестана, что обозначило начало второго этапа железнодорожного освоения Азиатской России. Проектирование и возведение железных дорог требовали привлечения отечественных и иностранных частных капиталов на длительное время. В течение 1908-1913 гг. в Российской империи появились 23 новых акционерных железнодорожных общества с гарантированными казной облигационными капиталами. При этом на территории Сибири и Туркестана в рамках частно-государственного партнёрства начинают активную предпринимательскую деятельность, от общего числа 23, 9 акционерных обществ для финансирования, планомерно-проектной деятельности, проведения строительных работ и эксплуатации железных дорог частные акционерные общества Алтайской

(Новониколаевск-Барнаул-Семипалатинск с веткой Алтайская-Бийск), Ачинско-Минусинской (Ачинск-Минусинск), Кольчугинской (Юрга-Кольчугино с веткой Топки-Кемерово), Кулундинской (Татарская-Славгород), Троицкой (Троицк-Кустанай), Семиреченской (Арысь-Пишпек с ветками на Токмак и Верный), Ферганской (Коканд-Наманган), Бухарской (Каган-Карши-Термез с веткой Карши-Китаб) и Южно-Сибирской магистрали, проект которой окончательно утвердился 24 февраля 1917 г. по направлению Акмолинск-Павлодар-Барнаул с ветками на Семипалатинск и Экибастуз [1, с. 194]. Все линии предполагались как трассы нормальной колеи общего пользования в соответствии с установленными нормами государственного регулирования частного железнодорожного строительства.

Второй этап железнодорожного строительства в Сибири и Туркестане характеризовался дальнейшим ростом монополистических тенденций в экономике страны, ростом переселения в связи со столыпинской аграрной реформой, участием России в Первой мировой войне. Все это наложило отпечаток на причины и характер строительства. В 1907-1910 гг. массовость переселений достигла наивысшей точки, увеличилась возможность для вывоза сельскохозяйственного сырья и ввоза промышленных товаров. Изменились и военно-стратегические причины строительства железных дорог. Они определялись не столько противоречиями на Дальнем Востоке, сколько подготовкой царской России к Первой мировой войне и вывозом сельхозпродуктов из Азиатской России для снабжения армии. Развитие промышленности и земледелия ещё не достигло такого уровня развития, чтобы обеспечить надёжные грузопотоки. В основу проектирования был положен принцип строительства ряда линий, которые будут вливаться в Транссиб, Среднеазиатскую, Оренбург-Ташкентскую магистрали посредством совместного использования станций Новониколаевск, Ачинск, Юрга, Татарская, Арысь, Троицк, Коканд, Каган, Семипалатинск, где, в основном, были коренные и оборотные депо, мастерские, корпуса кузнечного, литейного, котельного, сборочного, механического производства, предназначенных для восстановления выходящего из строя подвижного состава. В короткий период до начала Первой мировой войны акционерные общества частных железных дорог Сибири и Туркестана успешно решали вопросы ведения строительных работ в подрядной форме организации труда. При заключении договора о выполнении подряда одна сторона обязывалась выполнить определённые работы, а вторая – оплатить вознаграждение за выполнение задания. Сдача с подряда крупных объёмов работ и

поставок производилась правлениями акционерных обществ частных железных дорог в Петербурге (Петрограде). Определённые виды работ подрядчики имели право сдавать субподрядчикам, а более мелкие договоры заключались главными инженерами строительных управлений на местах. В непосредственные отношения с рабочими-строителями члены правлений акционерных обществ не вступали. Подрядчики самостоятельно производили набор рабочих на участки, выплачивали им заработанные деньги.

Техническим и административным руководством постройки частных железных дорог Азиатской России занимались строительные управления под началом главных инженеров и их заместителей, что было общегосударственной практикой. Главные инженеры полностью отвечали перед правительством, акционерными обществами, правлениями дорог за целесообразность и прочность работ по возведению полотна, строительству станционных и путевых сооружений. Для работы в строительных управлениях привлекались высококвалифицированные кадры с казённых и частных линий: Транссибирской, Оренбург-Ташкентской, Северо-Донецкой, Варшаво-Венской Сызрань-Вяземской и других. 1 августа 1914 г. мир был ввергнут в бездну Первой мировой войны. В тяжёлом состоянии с первых дней войны оказался транспорт, в первую очередь железнодорожный. Сложившиеся диспропорции в народном хозяйстве, общее ухудшение мировой экономической ситуации наложило тяжёлый отпечаток на ход ведения строительных работ и подготовку к эксплуатации линий. Уже в октябре 1914 г. правление общества Алтайской железной дороги направило главному инженеру Г. М. Будагову предписание о сокращении расходов на строительство линии в связи с обстоятельствами военного времени. Экономия средств отразилась на технических параметрах: отсутствовали выезды на мост через Обь, уменьшилось количество станционных площадок, сократилось количество путевых зданий, снижалось качество укладки пути [3, л. 54].

Несмотря на колоссальные трудности, которые резко обострились в военное время, к 1917 г. в Сибири и Туркестане были сданы в эксплуатацию Алтайская, Кулундинская, Кольчугинская, Троицкая, Ферганская, Бухарская железные дороги. На Ачинско-Минусинской линии был введен в эксплуатацию только участок Ачинск-Ададым, на Семиреченской – участок Арысь-Бурное. По географии размещения трасс очевидно, что, несмотря на незавершенность строительства на 2 линиях из 8, все участки частных железных дорог Азиатской России, примыкавших к государственным станциям магистралей, могли

осуществлять товарное и пассажирское движение, что явилось исключительно важным условием для развития экономики и социума в сложнейший период военного времени. Предполагавшаяся к строительству Южно-Сибирская магистраль, призванная соединить железнодорожным путём Сибирь и Туркестан, в основном, осталась в стадии проекта и её строительство, по изменённому маршруту от Семипалатинска до станции Луговая, было осуществлено в качестве одного ведущих звеньев программы индустриализации Советского Союза, наряду с ДнепрогЭС, Магнитогорским металлургическим комбинатом и другими индустриальными гигантами в условиях конструктивной направленности развития экономики.

Железнодорожное строительство Сибири и Туркестана складывалось и развивалось в русле общих социально-экономических перемен, происходивших в Российской империи в конце XIX-начале XX в. Сложились объективные предпосылки для ведения частного железнодорожного предпринимательства, которое становилось возможным в результате масштабного магистрально-транспортного прорыва, осуществлённого по инициативе и на средства государства. Формирование железнодорожной сети коренным образом изменило транспортное положение Азиатской России, ускорило его социально-экономическое и культурное развитие.

Литература

1. *Андреева Т. И.* Частный железнодорожный транспорт Сибири. Барнаул. 2021. 275 с.
2. *Бахтурина А. Ю.* Украины Российской империи: государственная и национальная политика в годы Первой мировой войны (1914-1917 гг. М., 388 с.
3. *Российский государственный исторический архив. (РГИА).* Ф. 291. Оп. 1. Д. 4.

ОРГАНИЗАЦИЯ СОЦИАЛЬНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН

Антонович И. В., Калинина Ю. А., Сидикова М. А., Барнаул (Россия)

***Аннотация.** Процесс организации социального обслуживания населения в Российской Федерации и Республике Таджикистан регулируется действующими нормативно-правовыми документами. В качестве основания для социального обслуживания граждан была, а в Республике Таджикистан продолжает оставаться, — трудная жизненная ситуация. С 2013 г. в Российской Федерации в связи с изменением ключевых задач и принципов социального обслуживания,*