

Министерство образования и науки Российской Федерации
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г.ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Научный доклад об основных результатах
научно-квалификационной работы (диссертации)
«Формирование транспортно-коммуникационной системы Саратовского
Поволжья в конце XVIII-начале XX в. И ее роль в развитии экономики
региона»

Аспиранта 3 курса
направления подготовки 46.06.01 Исторические науки и археология
направленности «Отечественная история»
Института истории и международных отношений

Козулева Дениса Андреевича

Научный руководитель
Доцент кандидат исторических наук

Булычев М.В.

Заведующий кафедрой
Доктор исторических наук профессор

Данилов В.Н.

Саратов 2017

Актуальность данной проблемы достаточно велика. Саратовское Поволжье всегда играло большую роль в развитии экономики страны. Период конца XVIII -начала XX вв. не стал исключением. Более того, в этот период происходят такие изменения во всех сферах жизнедеятельности общества, которые неузнаваемо поменяли облик как всей страны в целом так и Саратовского Поволжья в частности. В этот период получила большое развитие транспортная инфраструктура - один из мощнейших факторов в экономической жизнедеятельности нашего региона-в частности железнодорожного транспорта, который совершил своеобразную революцию в области перевозок, поменяв все «правила игры», изменив не только экономическую ситуацию, но и традиционный уклад жизни людей, приведя к исчезновению одних и появлению новых аспектов развития-в частности сведя роль гужевых дорог фактически к вспомогательным путям сообщения при подвозе грузов к железной дороге. Высока была степень взаимовлияния различных видов путей сообщения друг на друга - к концу рассматриваемого периода транспортная инфраструктура превратилась во взаимосвязанный организм, который не мог функционировать без какого-либо одного фактора. В частности связь между железной дорогой и водными путями также укреплялась с каждым десятилетием. Общество Р.У.Ж.Д. построило свою собственную переправу, в его распоряжении оказались собственные торговые суда. Сами по себе водные пути сообщения Саратовского Поволжья благодаря природной транспортной сети - Волге также получила большой импульс развития-появляются пароходные общества, увеличивается парк судов, количество и наименования перевозимых грузов. В рассматриваемый период также совершенствовались способы взаимодействия представителей путей сообщения с органами местной власти в вопросах организации перевозок, финансовой деятельности, способах получения экономической выгоды, решения социальных вопросов. Ищутся и находятся оптимальные способы управления транспортной инфраструктуры, разрабатываются оптимальные способы улучшения ее работы. В данный период высшими представителями путей сообщения начинают реализовываться

социальные программы, направленные как на улучшение жизни своих работников так и общества в целом.

Сейчас, когда встает вопрос о модернизации транспортной инфраструктуры как страны, так и нашего региона, когда возникает много конфликтных вопросов по экономической, финансовой и управленческой деятельности в этой области хозяйства тот опыт, который был получен в этом вопросе в рассматриваемый период времени может быть очень полезен, он может дать нужные ответы на многие вопросы.

Актуальность и недостаточная степень изученности темы определили цель исследования - показать развитие транспортной сети Саратовского Поволжья с конца XVIII - по конец XX в., взаимосвязь экономики региона и состояния дорожного строительства. Для достижения поставленной цели потребовалось решить следующие конкретные задачи:

- показать процесс развития транспортной инфраструктуры Саратовского Поволжья за период с конца XVIII - начало XX века;
- выявить связь между экономическим развитием нашего региона и транспортной инфраструктурой;
- показать взаимоотношения представителей транспортной инфраструктуры Саратовского Поволжья - от высшего управленческого и хозяйственного звена до низшего рабочего состава с местными органами власти - так как этот аспект также сильно влиял на нормальную экономическую деятельность региона ;
- изучить работу и служб и организаций Саратовского Поволжья, которые были ответственны за нормальную работу всех видов транспорта;
- показать экономические и хозяйственные инициативы, которые исходили от представителей транспортной инфраструктуры, их роль в экономической жизни региона.

Объектом исследования является транспортная инфраструктура Саратовского Поволжья, предметом - ее влияние на экономическое развитие региона. Методология работы основана на принципе историзма и объективности. Из классических методов используется историко-сравнительный-позволяющий выявить влияние транспортной инфраструктуры на разных исторических отрезках времени, историко-системный-позволяющий выявить систему развития транспортной инфраструктуры Саратовского Поволжья, историко-генетический-позволяющий выявить специфику управления транспортной инфраструктуры и исторической периодизации-позволяющий разбить историю развития транспортной инфраструктуры на определенные периоды. Из новых применяется социально-психологический метод-позволяющий описать взаимодействие работников транспортной инфраструктуры между собой и обществом в целом.

Если мы обратимся к историографии, которая рассматривает непосредственно вопросы, связанные с темой нашего исследования, то здесь стоит условно разделить работы данного направления на два типа. Первый изучает зарождение и развитие железнодорожных путей сообщения, эволюцию волжского речного транспорта, а второй, соответственно, историю развития дорожного строительства на примере гужевых и затем автомобильных дорог и мостов. В первом типе работ недостатка нет. И это вполне понятно. Появление железных дорог с паровой тягой (позже тепловозами и электровозами), а также усовершенствование речного транспорта совершили настоящий революционный переворот в транспортной системе страны. Ряд исследователей затрагивали различные проблемы развития железной дороги, в том числе в Саратовском Поволжье, как в дореволюционный, так и в советский период. Среди них можно отметить работы А. Чупрова по экономическому значению развития железной дороги

в Российской империи¹ и работу М. Кроля той же направленности, но применительно к Рязано-Уральской железной дороге², а также более поздние работы уже советского периода В.С. Виргинского, посвященная становлению железнодорожного транспорта³ и А.М. Соловьевой, посвященной развитию железных дорог России второй половины XIX века⁴ и некоторые другие работы. Также нужно сказать, что многие организации современных РЖД занимаются поиском и публикацией информации исторического характера о развитии своей отрасли, создают различные музеи, издаются работы на тему истории развития этой отрасли народного хозяйства. Эту информацию можно найти как в печатном виде⁵, так и на самом сайте РЖД. Поэтому на данное время мы имеем довольно полную картину развития сети железных дорог, в том числе по Саратовскому Поволжью. В меньшей степени имеются публикации по истории волжского транспорта, который до сих пор имеет немаловажное значение в системе транспортных коммуникаций региона⁶.

Историографическая база по развитию сухопутных трактов Саратовского Поволжья очень мала, вопрос этот малоизучен. Лишь отчасти эта тема затронута в разделах по истории транспорта в уже отмеченных ранее «Очерках истории Саратовского Поволжья». Среди работ, которые затрагивают данную тему в первую очередь нужно выделить труд П.Г. Любомирова по экономике Нижнего Поволжья начала XIX в., в котором автор, рассматривая экономические связи региона, сообщает сведения о сети

¹ Чупров А. Железнодорожное хозяйство, его экономические особенности и его отношение к интересам страны. // Т.1 М., 1875.

² Кроль М. Роль железных дорог и водных путей сообщения в грузовом транспорте волжского края. СПб., 1902; Рязано-Уральская железная дорога и ее район., //СПб., 1913.

³ Виргинский В.С. Возникновение железных дорог России: до начала 40-х годов XIX века. //М., 1949

⁴ Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. //М.Наука 1975

⁵ Например: Впереди – зеленый. 125 лет Приволжской железной дороге. Саратов, 1996.

⁶ Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. М., 1927; Куханович Г.Д. Волга - главная водная магистраль России. М., 1980; Истомина Э.Г. Водный транспорт России в дореформенный период. М., 1991; Цыбин В.М. Пароход на Волге. Саратов, 1996 и др.

важнейших грунтовых дорог⁷. Можно выделить две публикации М.В. Булычева, который, рассматривая эволюцию транспортных коммуникаций Поволжья на протяжении конца XVII-начала XX в., в том числе рассматривается развитие дорожной сети Поволжья за период⁸.

Определённый интерес может представлять коллективный труд «К каждому порогу - хорошую дорогу. История развития дорожной отрасли в плакате»⁹, в котором дается характеристика дорожному строительству в России с начала по конец XX века и показано влияние изобразительного искусства в виде плаката на дорожное строительство. Но в основном статьи в специализированных журналах рассматривают современные проблемы дорожного строительства.

Источниковую базу данной работы составили архивные и опубликованные источники. Среди архивных материалов мною использованы материалы государственного архива Саратовской области (ГАСО). Среди них дело губернской дорожной комиссии¹⁰,. Из опубликованных источников можно выделить военно-статистическое обозрение Российской империи¹¹, составленное подполковником генерального штаба Безносиковым, журнал «Саратовская Земская неделя»¹², в которых имеются интересные и точные сведения о развитии экономики Саратовского края и состояния транспортной инфраструктуры. Опубликованные доклады саратовской губернской земской управы весьма информативно и обстоятельно излагают сведения о состоянии дорог и содержат данные о структуре и деятельности тех подразделений управы,

⁷ Любомиров П.Г. Хозяйство Нижнего Поволжья в начале XIX века. Саратов, 1928.

⁸ Булычев М.В. Эволюция транспортной системы Поволжья в конце XVII-начале XX века// Поволжский край. Саратов, 2005. Вып. 12; Пути сообщения и транзитная торговля //Очерки истории Поволжья и Приуралья в имперский период. Саратов, 2010.

⁹ К каждому порогу-хорошую дорогу-история дорожной отрасли в плакате» под редакцией О.В. Белозерова и В.П. Володькина М., 2006

¹⁰ ГАСО ф. 18 оп. 1 д. 1 Л. 1; оп. 1 д. 16 Л. 1, 19,20, 23

¹¹ Военно-статистическое обозрение Российской империи. Саратовская губерния СПб., 1852. Т. 5, ч.4

¹² К вопросу о реорганизации дорожного дела» Саратовская Земская Неделя-30 выпуск 1897 год

которые отвечали за сохранность сухопутных путей сообщения в начале XX в.¹³

Много информации можно почерпнуть из опубликованных материалов заседаний городской думы¹⁴, отчетов о деятельности общества Тамбово-Саратовской а затем Рязано-Уральской железной дороги¹⁵ так и других периодических изданий¹⁶, периодические издания как самих органов железной дороги¹⁷ и других опубликованных источниках¹⁸. Самые разнообразные материалы о дорожном строительстве, в том числе критического характера имеются в публикациях центральных и региональных газет «Саратовский листок», «Вестник Саратовского отделения русского технического общества», «Вестник Рязано-Уральской железной дороги», «Известия Саратовской городской думы», «Саратовская земская неделя», «Саратовец».

Новизна данной работы заключается в том, что была впервые предпринята попытка комплексно и последовательно отразить процесс развития дорожной отрасли Саратовского края в рассматриваемый период времени. Личный вклад автора заключается в комплексном исследовании в его статьях проблемы развития транспортной инфраструктуры Саратовского Поволжья и его роли в экономическом развитии нашего региона во всем его многообразии, включающем в себя множество аспектов. На первый взгляд напрямую не связанный с рассматриваемым вопросом. Но при глубоком анализе обнаруживающем крепкую с ним взаимосвязь-в частности вопрос быта и труда работников транспорта, их удовлетворенность или ее

¹³ Доклады Саратовской Губернской Земской Управы по дорожному отделению Саратов 1902; Доклады Саратовской Губернской Земской Управы Саратов 1903; Доклад Саратовской Губернской Земской Управы по дорожному делу Саратов; Доклады Саратовской Губернской Земской Управы Саратов 1911; Доклады Саратовской Губернской Земской Управы по дорожному отделению Саратов 1915

¹⁴ Протоколы заседания Саратовской городской думы за 1871, 1873 г.

¹⁵ Отчеты правления общества земской Тамбово-Саратовской железной дороги за 1870, 1871, 1872, 1873, 1874, 1875 гг.

¹⁶ «Вестник Саратовского отделения Русского Технического общества»

¹⁷ «Вестник Рязано-Уральской Железной Дороги» 1916

¹⁸ Труды первого областного Съезда сельских хозяев Заседание 30 сентября 1893 года. Саратов 1894

отсутствие этими аспектами может явиться серьезным экономическим фактором-так как -тут наиболее характерен пример железнодорожников-их претензии на более качественные условия жизни и труда привели к активному участию в революции-а это саботаж работы, стачки, привлечение к агрессивным действиям местного населения-в частности крестьян. В свою очередь эти факторы вели к сбою работы железной дороги и соответственно к экономическим убыткам и возможному транспортному коллапсу. Также характерен здесь пример зачастую нерационального и не замотивированного применения рабочей силы на строительстве дорожных сооружений-использование труда таких работников не могло дать положительного результата.

Теоритическая и практическая значимость полученных в работе результатов состоит в том, что они помогают наиболее полно оценить процесс развития транспортной инфраструктуры Саратовского Поволжья, сделать для себя определенные выводы, а также соотнести полученные в них результаты с нынешним положением дел в данной области хозяйства. Ведь проблемы, которые стояли в то время перед представителями транспорта, местными органами власти никуда не исчезли и по прежнему имеют большую остроту. Проблемы эти - финансирование, управление, кадровый вопрос, техническая оснащенность. Показательна в этом вопросе в частности современная реформа РЖД, которая вызывает много конфликтных вопросов, сильное недовольство железнодорожников - причем на всех должностных ступенях-по их мнению эта реформа может привести практически к развалу отрасли, сильному ухудшению материального состояния железнодорожников, переходу множества активов РЖД в частные руки. При этом декларируемая цель этой реформы - улучшение работы железной дороги еще далеко не достигнута.

Структурно работа делится на три главы, в каждой из которых рассматривается отдельный вид транспортной инфраструктуры:

Глава 1 Дорожное строительство в Саратовском Поволжье в конце XVIII-начале XX века. В этой главе рассматриваются общие вопросы состояния экономики Саратовского Поволжья в рассматриваемый период, дается описание развития дорожной отрасли нашего региона в рассматриваемый период, организация управления дорожным хозяйством, поиски путей решения проблем, возникающих при организации дорожного строительства- в частности проблемы финансирования, влияние дорожного строительства на экономику нашего региона.

Глава 2 Развитие водных путей Саратовского Поволжья в конце XVIII-начале XX века. В этой главе рассматривается влияние на экономику Саратовского Поволжья водных путей сообщения, организация перевозок, роль предпринимательских кругов в перевозке грузов по Волге, пути решения проблем, возникающих при эксплуатации водной артерии нашего региона и водного транспорта.

Глава 3 Развитие железнодорожных путей в Саратовском Поволжье со второй половины XIX-до начала XX века. В этой главе рассматриваются железнодорожные пути сообщения в контексте их развития, влияния на экономическую жизнь Саратовского Поволжья, влияние железной дороги на другие виды путей сообщения-водный и дорожный, совершенствования системы управления железной дорогой, взаимоотношения железнодорожников с местными органами власти в решении возникающих хозяйственно-экономических проблем, дано описание предлагаемых железной дорогой инноваций в области экономического развития региона.

Основные положения выносимые на защиту: 1) транспортная инфраструктура саратовского Поволжья прошла за исследованный период большой и трудный путь развития, 2) степень влияния различных видов путей сообщения на хозяйственно-экономическую жизнь региона была достаточно различна и неравномерна, 3) по настоящему «революционным»

стало развитие на территории нашего региона сети железных дорог-это привело к появлению новых аспектов развития, во многом поменяло взаимоотношения между органами власти, представителями финансовой элиты, рядовыми жителями и работниками транспортной инфраструктуры. Также было огромно влияние железной дороги на другие виды транспорта, 3) вместе с тем бурное развитие на территории нашего региона сети железных дорог привело к недооценке дорог сухопутных. Фактически начиная с 70-х и заканчивая началом 90-х годов XIX века обычным сухопутным дорогам не уделялось должного внимания что в свою очередь привело к сильному их отставанию во многих аспектах от стран Западной Европы. Отставание это выражалось в архаичности методов проведения дорожно-строительных работ, низком их качеством-особенно в сельской местности, отсутствием собственной теоретической и научной базы в области ведения дорожного хозяйства. Это отставание не было преодолено вплоть до крушения Российской империи. 4) водные пути сообщения Саратовского Поволжья продолжали играть существенную роль в экономической жизни нашего региона на всем протяжении рассматриваемого исторического периода. С появлением и последующим развитием сети железных дорог и их тесной взаимосвязи с водными путями сообщения роль их продолжала оставаться высокой.

По теме диссертации были опубликованы следующие работы: 1) РИНЦ: 1) Памятники истории, культуры и архитектуры г. Саратова: материалы V городской научно-практической конференции памятники истории, культуры и архитектуры г. Саратова (Саратов, 22 мая 2016 г.) /под редакцией Д.А.Андреева, А.А. Конопленко, Саратов ИЦ «Наука» 2016 г., 2) Дорожное строительство в Саратовском Поволжье в XIX-начале XX вв. в культурно-экономическом контексте, С.126-132 Саратов 2016 2) Актуальные проблемы российской цивилизации и методики преподавания истории Сборник материалов IX всероссийской научно-практической конференции Саратов: Амирит 2016 Статья Железнодорожники в жизни и судьбе Саратовского

Поволжья в конце XIX-начале XX вв., 3) Современные проблемы социально-гуманитарных наук- 2016, № 2 Научно-теоретический журнал ООО НОЦ «ЗНАНИЕ», 2016 Статья Дорожное строительство в Саратовском Поволжье в конце XIX-начале XX вв.- достижения, проблемы и пути их решения. С. 112-115. 4) Сборник статей «Культурное наследие г. Саратова и Саратовской области-материалы IV международной научной практической конференции статья, написанная совместно с М. В. Булычевым «Деятельность общества Рязано - Уральской железной дороги в конце XIX-начале XX вв.». Статьи ВАК: 1) «Международный научно-исследовательский журнал INTERNATIONAL RESEARCH JOURNAL» №7 (49) 2016 Часть 1 Июль статья Взаимоотношения железнодорожников с местными органами самоуправления Саратовского Поволжья во второй половине XIX века. Пути решения проблем жизни и работы железнодорожников начале XX в.. С. 100-103, 2) Научный журнал «Общество: философия, история, культура» 2016, № 10 октябрь ООО Издательский дом «Хорс» статья Роль водных путей в развитии экономики Саратовского Поволжья во второй половине XIX-начале XX вв., 3) Научный журнал «Общество: философия, история, культура» 2016, № 12 декабрь ООО Издательский дом «Хорс» статья «Экономическая Деятельность Тамбово -Саратовской железной дороги В 70-Е ГГ. XIX В.» ,4) Научный журнал «Общество : философия, история, культура» 2017, № 4 апрель ООО Издательский дом «Хорс» статья «Роль дорог Саратовского Поволжья в развитии экономики региона в конце XIX-начале XX вв.»