

Министерство образования и науки Российской Федерации

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ Н.Г.ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Кафедра отечественной истории и историографии

**Социально-экономическое развитие Саратова и Царицына в конце XIX–
начале XX вв.: сравнительный анализ**

АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ

студента _____ 4 _____ курса _____ 411 _____ группы

направления 46.03.01 «История»

Института истории и международных отношений

Коробкина Сергея Андреевича

Научный руководитель

доцент, к.и.н. _____

М.В. Булычёв

Зав. кафедрой:

профессор, д.и.н. _____

В.Н. Данилов

Содержание

ВВЕДЕНИЕ	3
ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ.....	14
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	16

ВВЕДЕНИЕ

Данная работа посвящена сравнению социально-экономического развития Саратова и Царицына в конце XIX – начале XX вв., как двух крупных городских центров в рамках одного региона – Саратовской губернии.

Актуальность выбранной темы продиктована современными тенденциями серьёзного усиления в дифференциации между региональными и районными центрами с одной стороны, и крупными провинциальными городами и столицей с другой. На этом фоне, большое значение в условиях рыночной экономики имеют вопросы социальной и экономической модернизации, обусловленной переходом от индустриального к городу постиндустриального типа. Это актуально для современной России, где вопросы соответствующего перехода стоят особенно остро. По этой причине видется обоснованным и актуальным обращение к проблемам развития городских центров в период капиталистической модернизации, охватившей Российскую империю в конце XIX – начале XX вв., а также сопоставление различных моделей структурных изменений перехода от города аграрного типа к индустриальному. Сравнение социально-экономического развития двух городов в рамках административной системы дореволюционной эпохи «губернский-уездный город» представляет и большой научный интерес с точки зрения выявления сходств и отличий.

Объектом данного исследования являются Саратов и Царицын, как крупные центры концентрации населения, торговли, промышленности. *Предметом* исследования является социально-экономическое развитие двух городов: с одной стороны – Саратова, как губернского центра, уже в середине XIX века ставшего одним из крупнейших городов Российской империи, с другой – уездного города Царицына, в пореформенный период превратившегося из небольшого уездного городка в крупный торгово-промышленный центр.

Целью настоящей квалификационной работы является изучение основных тенденций социально-экономического развития Саратова и Царицына в конце XIX – начале XX века, а также выявление сходств и отличий между двумя моделями городского развития.

Для достижения обозначенной исследовательской цели необходимо решение нескольких задач:

Во-первых: дать обзор тенденций развития Саратова и Царицына в указанный период в контексте общегородской истории Российской империи.

Во-вторых: выявить основные сходства и отличия динамики развития в условиях изменения функциональной структуры двух городских центров.

В-третьих: обозначить основные стимулирующие и сдерживающие факторы в развитии Саратова и Царицына.

В-четвёртых: дать краткий обзор торгово-промышленного развития с последующим сопоставлением количественных показателей и отраслевой структуры промышленности двух экономических центров.

Работа основана на анализе следующих исследований: учитывая всю сложность проблемы и решения поставленных задач, исследовательскую литературу целесообразно было разделить по проблемно-хронологическому принципу. Отдельная группа работ посвящена общей городской истории конца XIX – начала XX вв.

Городу в этот период посвящена крупная работа В.П. Семёнова-Тян-Шанского. Изданная в начале XX века, она подвела своеобразный итог осмыслению понятий «городское», «сельское» поселение. Особое внимание уделено существованию расхождения между понятием «официальный город», имевший административный статус, и фактическим городским поселением. Автор разделил города на географические типы по характеру местности и расположению. Кроме численности населения предметом анализа стала скорость роста городов, интенсивность торгового оборота,

преобладающий тип застройки¹. Своеобразным продолжением этой работы стала коллективная монография, выпущенная в 2001 Институтом географии РАН. В ней был дан краткий обзор дореволюционной работе с учётом современных научных подходов и подведены итоги развития города и деревни в Европейской части России накануне XXI столетия².

Численность населения и его структура за столетний период (1810-1913) была подробно описана в работе А.Г. Рашина. На основе обширных статистических данных автор дал общую картину динамики численности и процессов формирования городского населения. Также был рассмотрен характер социально-профессионального состава населения крупных городов Российской империи³.

Особое место среди исследований, рассматривающих городскую историю, занимает монография Б.Н. Миронова⁴. В работе «Социальная история России периода империи» среди многих проблем рассмотрено развитие пореформенного города. Рассматривая функциональную структуру, автор констатирует переход от административно-военного к торгово-промышленному городу. Исследователь применяет терминологию экономической географии, разделяя города на три типа: доиндустриальные, индустриальные, постиндустриальные. Взяв за основу данные о профессиональной принадлежности городского населения, города были поделены по трём вышеупомянутым категориям. Столь уверенный подход вызывает определённые сомнения, поскольку проблема перехода от города индустриального к постиндустриальному типу скорее актуальна для современной России, в то время как город конца XIX века переживал

¹ Семёнов-Тян-Шанский, В.П. Город и деревня в европейской России: очерк по экономической географии. – СПб.: Тип. В. Ф. Киршбаума, 1910. – 212 с.

² Город и деревня в Европейской России: сто лет перемен / Под ред. П.П. Поляна, Т.Г. Нефедовой, А.И. Трейвиша. – М.: ОГИ, 2001. – 560 с.

³ Рашин, А.Г. Население России за 100 лет / Под ред. акад. С. Г. Струмилина. – М.: Госстатиздат, 1956. – 352 с.

⁴ Миронов, Б. Н. Социальная история России периода империи (XVIII — начало XX в.): Генезис личности, демократической семьи, гражданского общества и правового государства. Т.1 . – СПб., 2003. – 566 с.

постепенную трансформацию от аграрного к аграрно-индустриальному типу. Несмотря на это, работа Б.Н. Миронова безусловно имеет огромное значение в историографии этого вопроса и является примером междисциплинарного подхода к изучению социальной городской истории.

Одной из центральных работ по истории русского города, в которой затронут интересующий меня период, является книга Л.В. Кошман⁵. В центре внимания автора находится история мещанства, его роль в формировании городского культурного пространства. Но, несмотря на это, в книге дано достаточно подробное описание города конца XIX века. Рассмотрена тема благоустройства, городского хозяйства, особенностям урбанизации в России в конце XIX века.

История Саратова и Царицына на рубеже XIX-XX столетий рассматривается в ряде изданий. Историографию по социально-экономическому развитию этих городов можно разделить на две группы. Первая – литература по городской истории, вторая – работы, в которых рассматриваются проблемы экономического развития в это время региона в целом.

Первая группа работ делится на две категории: по истории Саратова и по истории Царицына. Истории Царицына, и особенно Саратова в XIX посвящено значительно количество литературы. При этом, имеется сравнительно малое число комплексных обзоров развития двух городов. В литературе затронуты лишь отдельные вопросы социально-экономического развития, будь то население, промышленность, торговля, городская инфраструктура и т.д.

Среди работ, в которых освещается вопрос развития Саратова в данный период, можно назвать небольшую, популярную книгу «Страницы летописи Саратова»⁶. В ней дан краткий обзор торгово-промышленного развития

⁵ Кошман, Л.В. Город и городская жизнь в России XIX столетия. – М.: Российская политическая энциклопедия, 2008. – 448 с.

⁶ Страницы летописи Саратова / Б.И. Казаков, Г.Д. Казакова, Л.Н. Любомирова. – Саратов: Приволжское книжное издательство, 1987. – 136 с.

города в конце XIX – начале XX вв. в рамках описания образа Саратова как «столицы Поволжья».

Деятельности саратовского купечества на рубеже XIX-XX вв. посвящена книга известных в прошлом краеведов В.Н. и В.В. Семеновых⁷. Издание не является научным трудом и носит публицистический характер. Но, несмотря на это, в книге приведено большое количество сведений о промышленниках и коммерсантах старого Саратова. Также рассказано о вкладе, который они внесли в развитие города.

Среди научных работ, посвящённых Саратову этого периода, следует выделить диссертацию Е.В. Ивановой⁸. Объектом её исследования стал процесс формирования городского пространства Саратова на рубеже XIX – XX столетий. Отдельная глава посвящена социально-экономическому развитию города. Исследователь рассмотрела формирование транспортной системы региона как фактора экономического развития Саратова, и выделила особенности его торгово-промышленного развития. Также описаны вопросы изменения городского численности населения и его структуры.

Работа М.В. Зайцева посвящена деятельности городского самоуправления последней трети XIX - начале XX вв.⁹. В монографии анализируется работа городской думы во всех основных сферах жизни Саратова. Отдельное внимание уделено принципам формирования и структуре городского бюджета, развитию инфраструктуры и социальной сферы.

Вопросы социально-экономического развития Царицына также изучены в нескольких исследованиях. Наибольший вклад в изучение

⁷ Семенов, В. Н., Семёнов, Н.Н. Саратов купеческий. – Саратов: издательство журнала «Волга», 1995. – 352 с.

⁸ Иванова, Е.В. Формирование и социальное обустройство пространства крупного города на Волге во второй половине XIX - начале XX в.: на материалах Саратова автореф. дис... канд. ист. наук. 07.00.02 / Иванова Евгения Вячеславовна. Саратов, 2008.

⁹ Зайцев, М.В. Саратовская городская дума (1871-1917). – Саратов: Техно-Декор, 2017. – 408 с.

социально-экономического развития города внес М.А. Водолагин¹⁰. Автором была рассмотрена роль железнодорожного строительства в превращении города в крупный торгово-промышленный центр. В книге анализируется динамика и структура местного населения, описаны основные направления развития городского хозяйства. Также, были проведены сопоставления системы здравоохранения и образования в уездном Царицыне и губернском Саратове.

Истории межрегионального транспорта и торгово-промышленному развитию города посвящена серия публикаций Т.В. Шлевковой¹¹. О промышленном развитии Царицына в пореформенную эпоху повествует публикация А.М. Луночкина, который на основе статистического материала изучил динамику промышленного развития города в 1870-1880-е гг.¹². Этот же исследователь рассматривал фактор формирования Царицынского железнодорожного узла в развитии города¹³.

Среди исследований второй группы, посвящённых вопросам экономического развития Нижнего Поволжья и Саратовской губернии в

¹⁰ Водолагин, А.М. Очерки истории Волгограда. – М.: «Наука», 1968 – 448 с.

¹¹ Шлевкова, Т. В Грязе - Царицынская железная дорога и ее влияние на экономическое развитие Царицына во второй половине XIX века. // Экономический журнал. № 6. – М., 2003. - С. 246 - 252.; Она же. Д. И. Менделеев и нефтяное дело в Царицыне // Экономика развития региона: проблемы, поиски, перспективы. – Волгоград, 2011. – № 12. – С. 611-618.; Она же. Основные тенденции торгово-промышленного развития г. Волгограда во второй половине XIX века // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 3: Экономика. Экология. – Волгоград, 2012. – № 1(20). – С. 59-65.

¹² Луночкин, А.В. Промышленность пореформенного Царицына по статистическим данным // Стрелец. Вып. 5. Волгоград, 2006. – С. 180 – 186.

¹³ Луночкин, А. В. Владикавказская железная дорога и экономическое развитие окрестностей Царицына (конец XIX - начало XX века) // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4: История. Регионоведение. Международные отношения. – Волгоград, 2010. – № 2(18). – С. 97-104.; Он же. Вопрос о постройке Восточно-Донецкой железной дороги (конец XIX века) // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4: История. Регионоведение. Международные отношения. – Волгоград, 2012. – № 1(21). – С. 30-37.; Он же. Строительство Волго-Донской железной дороги (1859-1862) // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4: История. Регионоведение. Международные отношения. – Волгоград, 2018. – Т. 23, № 2. – с. 89-99.

частности, следует выделить работу Г.П. Саара¹⁴. Опираясь на опубликованные данные, автор дал общий обзор состоянию основных отраслей промышленности. Показаны структурные изменения в промышленном производстве губернии с выделением новых отраслей, появившиеся в регионе в 1890-е и 1900-е гг. Помимо валовых показателей, проанализированы тенденции в изменении численности рабочих. Особый акцент сделан на губернский Саратов, но при этом, на ряду с уездными городами, приводятся сведения по Царицыну.

В 1950-е гг. Саратовский экономист А.К. Клячко посвятил ряд статей экономической истории региона¹⁵. В них автор выяснял причины превращения Саратова в крупнейший промышленный центр Поволжья. Уделено внимание и развитию Царицына как нового промышленного узла, оказывающего огромное влияние на развитие губернии. Отдельное внимание в своих публикациях исследователь уделял роли кризиса 1900-1903 гг. и борьбе капиталистических монополий, характеризующие общие тенденции в развитии экономики Российской империи в тот период. Одна из публикаций Клячко посвящена положению промышленных рабочих Саратовской губернии, в которой особое внимание уделено Саратовским и Царицынским пролетариям.

Огромный вклад в изучение экономической истории Поволжья внесла историк Н.Л. Клейн¹⁶. В своей работе автор детально рассмотрела различные сферы производства, включая промышленность. В контексте общей региональной проблематики уделено внимание промышленному развитию

¹⁴ Саар, Г.П. Саратовская промышленность в 90-х и 900-е годы // Сборник Нижневолжского областного научного общества краеведения. Вып. 35. Ч. 3. – Саратов, 1928 г. – 32 с.

¹⁵ Клячко, А.Х. Материалы о положении промышленных рабочих Саратовской губернии // Тр. Саратов. эконом. ин-та. – Саратов, 1949. Т. 2. С. 61-94; Он же. Кризис перепроизводства 1900-1903 годов в Саратовской губернии // Тр. Сар. эконом. ин-та. 1951. Т. 3. С. 119-134; Он же. Влияние капиталистических монополий на экономику Саратовской губернии // Тр. Сар. эконом. ин-та. – Саратов, 1954. Т.4. С. 235-252.

¹⁶ Клейн, Н.Л. Экономическое развитие Поволжья в конце XIX – начале XX. – Саратов, 1981. – 199 с.

Саратова и Царицына как крупнейших экономических центров Нижнего Поволжья.

В коллективной монографии «Очерки истории Саратовского Поволжья», отдельный том которой посвящён периоду второй половины XIX – начала XX вв., вопросам динамики населения, торгово-промышленного, транспортного, культурного развития края в целом и его городов посвящены отдельные главы. В ней было рассмотрено экономическое развитие городов губернии, в том числе Саратова и Царицына¹⁷. Помимо описания торговли и промышленности освящён вопрос изменения структуры городского рынка и местоположения центров торговли.

Теме капиталистической модернизации промышленности Саратовского Поволжья середины XIX – начала XX вв. посвящена монография С.В. Маркушиной¹⁸. В контакте региональной тематики анализируется влияние процессов раннего этапа индустриализации на развитие городов как основных промышленных центров с обозначением отраслевых изменений местного производства.

Отдельный блок составляют работы исследователей, посвящённых становлению и развитию в России и Поволжском регионе железнодорожного и речного транспорта, который сыграл важную роль в развитии Саратова и Царицына. Истории волжского судоходства посвящена крупная монография И.А. Шубина¹⁹. Автор подробно повествует о развитии пароходного судоходства на Волге, включая пореформенную эпоху. Дан анализ динамики грузооборота, описано влияние железных дорог на развитие речного транспорта. Деятельности волжских пароходных компаний и истории

¹⁷ Очерки истории Саратовского Поволжья. 1855-1894 гг. Т. 2. Часть 1. – Саратов, 1995; Очерки истории Саратовского Поволжья. 1894-1917 гг. Т. 2. Часть 2. – Саратов, 1999.

¹⁸ Маркушина С.В. Промышленность Саратовской губернии в условиях капиталистической модернизации середины XIX – начала XX вв. – Вольск, 2013. – 140 с.

¹⁹ Шубин, И.А. Волга и волжское судоходство. – М.: Центр. правл. речных госуд. пароходств, 1927. – 908 с.

отдельных волжских судов посвящена популярная работа В.М. Цыбина²⁰. В ещё одной книге этого автора рассмотрена деятельность судостроительных заводов в Саратовской губернии и на Волге в 1843-1917²¹. Истории железнодорожного транспорта посвящена работа А.А. Головачёва²². Являясь современником и первым историком как реформ 1860-х гг., так и железнодорожного дела в России, автор рассмотрел проблемы определения направлений строительства железных дорог, взаимоотношений государства и частного капитала. Так же автором были подробно описаны прения относительно развития железнодорожной сети в Поволжье, и в частности вокруг направлений на Саратов и Царицын. Советский исследователь А.М. Соловьева посвятила развитию железных дорог в XIX в. монографию, в которой история этого вида транспорта представлена в тесной связи с экономической историей России²³. Подробно описан процесс формирования опорной сети стальных магистралей, а так же процесс создания и развития железнодорожных монополий.

Среди работ, посвящённых развитию железнодорожного транспорта в рамках региона - Нижнего Поволжья - следует отметить коллективный труд, выпущенный к 140-летию Приволжской железной дороги²⁴. В первом томе этого издания на основе обширного документального материала рассмотрены вопросы становления Саратовского и Царицынского железнодорожных узлов, строительства Рязано-Уральской железной дороги. Представлена информация о коммерческой деятельности РУЖД, а также приведены сведения о флотилии РУЖД.

²⁰ Цыбин, В.М. Пароход на Волге. – Саратов: Издательский и книготорговый дом «Пароход», 1996. – 368 с.

²¹ Цыбин, В.М. Судостроительные заводы в Саратовской губернии и на Волге в 1843-1917 годах. – Саратов: Приволжское книжное издательство, 2016. – 64 с.

²² Головачёв, А. А. История железнодорожного дела в России. – СПб.: тип. Р. Голике, 1883. – 568 с.

²³ Соловьева, А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. – М.: Наука, 1975. – 316 с.

²⁴ Годы созидания. Приволжская железная дорога. 140 лет в документах. Т. 1. / Г. Н. Нелипа и др.; ред. совет: А. Н. Смородин (пред.) и др. – Саратов: ООО «Редакция журнала «Промышленность Поволжья», 2011.– 322 с.

Источниковая основа работы: В данной работе были преимущественно использованы статистические материалы (переписи населения, экономические описания и обзоры). Основным источником, иллюстрирующим положение городов на заре Великих реформ двухтомное издание МВД, отражающее экономическое состояние городских поселений Европейской России в 1861-1862 гг. Составленное в рамках подготовки реформы городского самоуправления, в нём приведены данные о численности населения, развитии торговли и промышленности. Отдельный раздел второй части посвящён городам Саратовской губернии, который даёт общее представление об уровне социально-экономического развития Саратова и Царицына в этот период²⁵. Ещё одним информативным источником, отражающим городскую статистику, являются изданные материалы МВД «Города России в 1904» и «1910 г»²⁶. В них отражены показатели численности населения, состояние инфраструктуры, городских финансов, ценах на основные товары на местном рынке и т.д. Этот источник позволил провести наглядное сравнение уровня развития городской инфраструктуры Саратова и Царицына в начале XX века. Также были рассмотрены материалы Первой Всеобщей переписи населения Российской империи 1897 года, в которых приведены подробные данные о социальной структуре населения, уровне образования жителей Саратова и Царицына²⁷.

Среди материалов местной статистики были использованы ежегодные экономические обзоры Саратовской губернии, публиковавшиеся статистическим комитетом в приложениях к отчёту саратовского губернатора²⁸. В этом источнике представлены количественные показатели промышленного производства по уездам и городам губернии. Приведены

²⁵ Экономическое состояние городских поселений Европейской России в 1861–1862 гг. Ч. 2. XXXV. Саратовская губерния – СПб., 1863. – 48 с.

²⁶ Города России / Центр. стат. ком. МВД. – СПб.: Типо-лит. Ныркина, 1906 - 1914. – 2 т.: Города России в 1904 году. – 1906. – 907 с.; Города России в 1910 году. – 1914. – 980 с.

²⁷ Первая Всеобщая перепись населения Российской империи, 1897 г. Т. 38: Саратовская губерния. – СПб.: Изд. Центр. Стат. комитетом М-ва вн. дел, 1904. – 488 с.

²⁸ Статистический обзор Саратовской губернии [по годам] / Саратов. губ. стат. комитет. - Саратов: Губ. тип., 1874-1914.

сведения по производственным силам и экономической деятельности населения.

Большое значение в выбранной теме имеет транспортная статистика. Помимо использования опубликованных сведений в публикациях и статьях были использованы материалы профильных ведомств. Для определения интенсивности транзитных соляных грузопотоков через пристани Саратова и Царицына были использованы материалы Горного журнала²⁹. Также были использованы материалы статистического обзора путей сообщения России, в которых приведены данные об интенсивности работы водного и железнодорожного транспорта, навигации на Волге и т.д.³⁰.

Обширный экономико-географический очерк Саратовской губернии в конце XIX века был дан в серии «Россия. Полное географическое описание нашего отечества»³¹. Несмотря на то, что это книга справочного характера, о ней можно говорить как об историческом источнике, в котором дано большое количество статистического материала. В ней приведены сведения о торгово-промышленном значении Саратова и Царицына, показана структура грузооборота их волжских пристаней.

Среди нарративных источников в работе были использованы путевые очерки экономиста Е.И. Рагозина, а которых автор проанализировал причины активного развития Саратова и Царицына, подчёркивая его конкурентные преимущества на фоне губернского города в сфере торговли³².

²⁹ Горный журнал. 1895. № 10 (октябрь). – СПб.: Типография П. П. Сойкина (преемник фирмы А. Граншель), 1895. – 163 с.

³⁰ Россия: Полное географическое описание нашего Отечества // под ред. В. П. Семенова; под общ. рук. П. П. Семенова и В. И. Ламанского. Т. 6. Среднее и Нижнее Поволжье и Заволжье. – СПб.: издательство А.Ф. Девриена, 1901. – 599 с.

³¹ Россия: Полное географическое описание нашего Отечества // под ред. В. П. Семенова ; под общ.рук. П. П. Семенова и В. И. Ламанского.Т. 6. Среднее и Нижнее Поволжье и Заволжье. – СПб.: издательство А.Ф. Девриена, 1901. – 599 с.

³² Рагозин, Е.И. Путешествие по русским городам // Царицын в путевых записках, дневниках и мемуарах современников (конец XVI в. - 1917 г.). Т. 4 / Под общ.ред. проф. М.М. Загорулько. – Волгоград, 2005 – С. 171-173.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

В первой главе, включающей в себя два параграфа, приведён краткий сравнительный обзор общих тенденциях развития Саратова и Царицына в конце XIX – начале XX вв. В первом параграфе дано краткое описание основных направлений развития двух городских центров в указанный период. Приведены данные по динамике и структуре городского населения. На основе статистических материалов сделано сравнение сословной структуры населения Саратова и Царицына, выделены отличительные особенности. Также, дан краткий обзор развития и сравнения городской инфраструктуры. Отдельное внимание уделено сопоставлению городских бюджетов. По итогу первого параграфа сделан вывод, что Царицын, переживая более активный рост численности населения, отставал в уровне развития городского хозяйства. Если Саратов в пореформенную эпоху переживал структурные изменения, то Царицын, имея более низкие стартовые позиции, проходил этап формирования институциональной, инфраструктурной и социальной модели дальнейшего развития как крупного городского центра. Во втором параграфе анализируется транспортно-географический фактор развития Саратова и Царицына. В рамках рассмотрения данного вопроса, дан краткий обзор эволюции транспортной системы Нижнего Поволжья в рамках рассматриваемого периода, и формированию Саратовского и Царицынского транспортных узлов. Занимая исключительно выгодное положение в рамках территориальной структуры хозяйства юга России, Саратов и Царицын стали конкурировать за статус главного распределителя волжских грузопотоков. Наиболее ярко это проявилось в конкуренции двух железных дорог: Тамбово-Саратовской и Грязи-Царицынской. Активное развитие Царицынского транспортного узла, а также близость основных источников сырья, позволили городу оттянуть часть грузов. К началу XX в. уездный город закрепил статус крупнейшего

речного порта, занявшего второе место по объёмам грузооборота. Саратов был оттеснён на вторые позиции.

Во второй главе, включающей три параграфа, дан анализ торгово-промышленного развития Саратова и Царицына. В первом параграфе анализируется промышленное развитие Саратова и Царицына в пореформенную эпоху в целом. Выделены основные факторы развития промышленного производства, среди которых: создание денежно-кредитной системы, увеличение роли финансового капитала, воздействие монопольных объединений. Имея важное транзитное значение, в городах сложились благоприятные условия для развития обрабатывающих производств. Появление железнодорожного сообщения с центральными регионами России, открыла широкие возможности для сбыта местной продукции на общероссийском рынке. Существенные конкурентные преимущества продукции местной промышленности дала дешёвая нефть, поступавшая по Волге с Бакинских месторождений. Кризисные явления начала XX в., которое сопровождалось перепроизводством, усилением ценового давления со стороны монопольных объединений, стали ощутимым ударом по местной промышленности. В этот период Саратов потерял статус крупнейшего центра мукомольного производства, произошло существенное сокращение металлообрабатывающей отрасли. Промышленность Царицына, пережив кризисные явления, смогла выйти на траекторию устойчивого роста и в конечном счёте перегнала показатели производства губернского центра. Во втором параграфе анализируется развитие производств по переработке сельскохозяйственного сырья. В параграфе также приведены краткие сведения о наиболее крупных предприятиях этих отраслей. В последней четверти XIX в. наибольшее развитие в Саратове получило мукомольное и маслобойное производство. На рубеже XIX - XX вв. новым центром мукомолья стал Царицын. Этот же город являлся крупным производителем горчицы. В третьем параграфе повествуется о развитии промышленности, специализирующиеся на переработке привозного сырья. В конце XIX века в

Саратове и Царицыне появились крупные предприятия металлообрабатывающей промышленности. Однако, на фоне вышеупомянутых экономических кризисов, дальнейшее развитие эта отрасль в Саратове не получила. Неоспоримое первенство в этом виде производства закрепил за собой Царицын, где в начале XX века были сконцентрированы основные предприятия тяжёлой промышленности региона. Наибольшее значение здесь имели металлургическая, металлообрабатывающая и лесопильная промышленность.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итог, следует отметить, что социально-экономическое развитие Саратова и Царицына в конце XIX – начале XX вв. отражало общероссийские тенденции эпохи капиталистической модернизации, в ходе которой функциональная структура городских центров претерпела заметные изменения. Этот процесс сопровождался увеличением роли городов как центров экономической жизни.

Саратов, выступая в роли крупного административного и торгово-распределительного центра, уже на заре пореформенной эпохи являлся крупнейшим городом Поволжья. В то же время Царицын, являясь отдалённым уездным центром, оставался небольшим городом, имевшим незначительное экономическое значение.

Появление железных дорог положило начало формированию транспортных узлов в Саратове и Царицыне, что существенно ускорило темпы развития двух городов. Интенсивный рост, сопровождавшийся структурными изменениями, имел свою специфику. Если Саратов, в начале пореформенной эпохи уже являясь крупным городом, в эпоху капиталистической модернизации переживал структурные изменения, то в Царицыне интенсивный рост сопровождался формированием институциональной, инфраструктурной и социальной модели крупного

городского центра. На фоне эффекта низкой базы, Царицын почти в шесть раз опережал Саратов по темпам роста населения.

Ускорение урбанизации способствовало качественным переменам в сословном составе местных жителей. Общероссийская специфика этого процесса, характеризующееся «окрестьяниванием» городского населения, нашла отражение и в Саратове и в Царицыне. Среди отличий следует выделить более высокий процент городских сословий в Царицыне, нежели в Саратове, что было обусловлено опережающими темпами торгово-промышленного развития уездного города.

В рамках развития городской инфраструктуры наблюдается заметное отставание Царицына. Если ко второй половине XIX в. в Саратове уже сложилась разветвлённая сеть учреждений социальной сферы, включающую в себя заведения как городского, так и обще губернского значения, то в Царицыне она практически отсутствовала. Активный рост торговли и промышленности требовал укрепления человеческого капитала, что обостряло необходимость в ускорении развитии системы образования и здравоохранения. Это послужило причиной значительного увеличения расходов городских бюджетов на образование. В Саратове социальная сфера стала дополняться новыми учреждениями образования и здравоохранения, в Царицыне она стала создаваться. Положение усугублялось ещё и более высокими темпами роста населения. Даже в начале XX в., когда общая структура населения уже сложилась, Царицын опережал Саратов по темпам роста почти на треть.

Фактором отставания Царицына на фоне губернского города так же служила более низкая бюджетная обеспеченность. Саратов располагал большими доходами от использования огромного земельного фонда. Царицын, на первом этапе своего активного роста, мог довольствоваться в основном торгово-промышленными сборами. Значение доходов с городского имущества выросло только к началу XX в. К этому времени наметилось активное сокращение разрыва между Саратовом и Царицыным по уровню

инфраструктуры. Они практически сравнялись по развитию внутригородских коммуникаций. К 1913 г. в Саратове и Царицыне функционировали трамвай, электростанция, водопроводная система, телефонная связь. В последнем, уездный город даже превзошёл губернский центр. Тем не менее, разрыв в уровне развития социальной сферы так и не был преодолен полностью в рамках рассматриваемого периода. Более того, в начале XX в. Саратов закрепил за собой статус крупного центра высшего образования – в городе появился университет, консерватория и Высшие сельскохозяйственные курсы.

Активное развитие межрегиональной транспортной системы усилило транзитное значение Саратова и Царицына как наиболее близких к центральным регионам торгово-распределительных пунктов в Среднем и Нижнем Поволжье. Это обусловило возникновение конкуренции между городами, проявившейся в стремлении железных дорог привлечь на свои линии наибольшую часть волжских грузов. Изменения в территориальной структуре хозяйства, а так же появление новых путей сообщения привело к изменению исторически сложившихся маршрутов следования волжских грузов. В этих условиях, Царицын оказался в более выгодном географическом положении. Низкие железнодорожные тарифы и благоприятные условия речной навигации позволили Царицынским пристаням перетянуть огромное количество товаров. В конце XIX столетия город занял второе место по объёму грузооборота на всей Волге. Саратов, испытывая затруднения связанные с обмелением реки, утратил лидерство в ряде статей торговли. Это привело к перемещению рыбного и соляного рынков в Царицын. Особенности географического положения на рубеже степной зоны превратили Царицын а главную лесную пристань. Развитие нефтедобычи на Каспийском море сделало уездный город основным торгово-распределительным центром нефти, в то время как Саратов занял второстепенные позиции в этом виде торговли. Тем не менее, губернский

город по-прежнему оставался крупным экономическим центром Поволжья, уверенно конкурируя с Царицыным.

Являясь центрами концентрации грузов, в Саратове и Царицыне сложились благоприятные условия для развития обрабатывающей промышленности. Открытие доступа к общероссийскому рынку способствовало возникновению новых видов предприятий, оснащённых паровыми двигателями, и ориентированных на выпуск больших объёмов продукции. Эпоха капиталистической модернизации характеризовалась концентрацией промышленного производства.

В последней четверти XIX в. в Саратове были построены огромные паровые мельницы. Город стал крупнейшим центром мукомольного и масложитного производств, которые на протяжении последующих десятилетий занимали ведущую позицию в структуре местной промышленности. В то же время, Царицын превратился в крупный центр лесопильного и нефтеперерабатывающего производств. В конце XIX в. началось активное развитие металлообработки и металлургии. Наряду с небольшими чугунолитейными и механическими заводами, в обоих городах появились крупные предприятия металлургии. Наибольшее развитие эта отрасль получила в Царицыне, в то время как в Саратове подобное производство не имело долгосрочного развития. К концу рассматриваемого периода Царицын отличался высокой индустриальной специализацией. В городе были сконцентрированы крупнейшие предприятия губернии, что нашло отражение в гораздо более высокой численности рабочих. Саратов, оставаясь крупнейшим городом, уступал Царицыну и по объёмам промышленного производства, и, существенно, по общей численности промышленных рабочих.

Таким образом, к началу Первой мировой войны Саратов и Царицын являлись крупнейшими городскими центрами Поволжья, находящимися на территории одного региона – Саратовской губернии. Притягивая огромные ресурсы (человеческие, товарные, финансовые), вокруг городов оформился

периферийный ореол, имевший тесные связи с интеграционным центром. Саратов, являвшийся административным центром губернии, в период капиталистической модернизации подтвердил своё центральное положение в качестве экономического ядра. В то же время Царицын, закрепив за собой экономическое лидерство, стал претендовать на роль отдельного регионального центра. На фоне усиления интеграции прилегающих территорий, его связи с губернским Саратовом слабели. Статус губернского города Царицын получил уже в период Гражданской войны в 1918 г. по решению военного совета Северо-Кавказского военного округа, без согласования с центром. Так была образована Царицынская губерния, исторической преемницей которой является современная Волгоградская область.