

Ижендеев Алексей Юрьевич

**ОРГАНИЗАЦИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ
РОССИИ (НА МАТЕРИАЛАХ СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ И
ТОМСКОГО ОКРУГА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX вв.)**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Автореферат диссертации
на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Томск – 2011

Работа выполнена на кафедре отечественной истории Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Национальный исследовательский Томский государственный университет»

Научный руководитель: доктор исторических наук, профессор
Зиновьев Василий Павлович

Официальные оппоненты: доктор исторических наук, профессор
Катионов Олег Николаевич

кандидат исторических наук,
старший научный сотрудник
Андрющенко Борис Кузьмич

Ведущая организация: **ФГБОУ ВПО «Томский государственный архитектурно-строительный университет»**

Защита диссертации состоится 3 февраля 2012 года в 15.00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.267.03 при ФГБОУ ВПО «Национальный исследовательский Томский государственный университет» (634050, г. Томск, пр. Ленина 36, ауд. 41).

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке ФГБОУ ВПО «Национальный исследовательский Томский государственный университет».

Автореферат разослан декабря 2011 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета
доктор исторических наук, профессор

О.А. Харусь

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования. В России с ее огромными территориями транспорт имеет особое значение. Не случайно одним из главных двигателей технического прогресса в стране были железные дороги и пароходство. Видный исследователь 20 в. Н.Н. Баранский утверждал, что города и транспортные сети создают каркас территории, тот остов, который формирует территорию, придает ей характерную конфигурацию¹. Сейчас, когда, как и в конце 19 – начале 20 вв. перед Россией стоит задача модернизации экономики, закономерно встает вопрос о развитии и совершенствовании транспортной системы. Вновь стоит вопрос о роли Сибири в составе России, быть ли ей по преимуществу поставщиком сырья или же она пойдет инновационным путем. Характерно, что 22 ноября 2008 г. распоряжением Правительства Российской Федерации под № 1734-р была утверждена Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. В качестве одной из проблем в ней указывается территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры. Предусматриваются три варианта развития транспортной системы: 1) инерционный; 2) энерго-сырьевой; 3) инновационный. При реализации последнего варианта «меры по развитию транспортной системы страны будут сосредоточены ... в городах, в которых концентрируется значительный инновационный и человеческий капитал. На востоке страны такой сценарий даст выборочный толчок развитию городов, имеющих значительный объем накопленного инновационного потенциала – Томска, Новосибирска, Красноярска, Иркутска»².

В связи с этим несомненный интерес вызывает опыт дореволюционной России, когда государство модернизировало экономику, сохраняя при этом рыночные условия, и были опробованы как либеральные методы стимулирования, так и прямое участие государства в развитии транспорта. Это определяет актуальность и научную значимость темы диссертационного исследования.

Степень изученности темы. Хронологически литературу можно поделить на три периода: 1) дореволюционные исследования (вторая половина 19 в. – 1910-е гг.); 2) исследования советского периода, которые делятся на два этапа: 1920-1950-х гг. и 1960-1980-х гг.; 3) современные исследования (с 1990-х гг. по сей день). По критерию происхождения (авторства) литературу можно поделить на официальные издания и публицистику.

¹ Баранский Н.Н. Об экономико-географическом изучении городов // Экономическая география. Экономическая картография. М., 1960. С. 176.

² Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс] // Министерство транспорта Российской Федерации. Электрон. дан. М., 2008. URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=13008 (дата обращения: 15.11.2011).

Публицистика, отражающая мнение общественности, мало интересовалась проблемами управления путей сообщения. Первая группа исторических трудов по теме относится к периоду 1860–1880-х гг. Для российской и сибирской общественности важны были проблемы строительства, эффективности функционирования водных и железнодорожных путей, их влияние на развитие окраин империи, транспортная политика правительства. Участники дискуссии обсуждали вопрос – какая территория более перспективна для строительства.

В ходе строительства железной дороги обсуждались ее перспективы. С постройкой железной дороги начали обсуждаться способы повышения эффективности железной дороги. Публиковались также различные проекты развития железнодорожной сети Сибири. В сибирской публицистике заметной была тенденция критического отношения к мерам правительства, сдерживающим вывоз товаров из Сибири и принуждающим сибиряков покупать товары, произведенные в Европейской России. Прежде всего, это касалось областников³. Либеральные сибирские публицисты, хоть и не требовали независимости Сибири, также выступали за такую транспортную политику, которая бы позволяла региону более широко вывозить продукты своего труда, покупать более дешевую зарубежную продукцию и развивать собственную обрабатывающую промышленность.

Водному транспорту Сибири уделялось меньше внимания, чем железнодорожному. Так А.П. Субботин рассматривал в основном Волжский бассейн⁴. В книге «Реки Сибири и России и Сибирская железная дорога» кратко перечисляются реки Сибири, упоминаются Обь-Енисейский канал и Северный морской путь⁵. Автор более детально знаком с судоходством Волжского бассейна. Н.М. Ядринцев дает описание гидрографии сибирских рек⁶, но мало затрагивает вопросы судоходства. Некоторое внимание привлекал к себе Северный морской путь⁷.

³ Ядринцев Н.М. Сибирь как колония в географическом, этнографическом и историческом отношении. 2-е изд. СПб. 1892. С. 372.; Сибиряков А.М. О путях сообщения Сибири и морских сношениях ее с другими странами. СПб., 1907. IX, 199 с.

⁴ Субботин А.П. Торговые сообщения Восточной России и Сибири: научно-экономическое исследование (в связи с вопросом о направлении Сибирской ж.д.). СПб., 1885. 102 с.

⁵ Реки Сибири и России и Сибирская железная дорога. Казань, 1884. 42 + VIII с.

⁶ Ядринцев Н.М. Сибирь как колония ... С. 68-86.

⁷ Востротин С.В. Северный морской путь и челябинский тарифный перелом в связи с колонизацией Сибири. СПб., 1908. 79 с.; Патушинский А. Порто-франко и Северный морской путь в Сибирь // Право и финансово-промышленная жизнь Сибири. Тетрадь 1 : ноябрь 1915 г. / ред. и изд. Р.Л. Вейсман. Томск, 1915. С. 81-94.

Официальные издания показывали государственную точку зрения на Сибирь в целом и проблемы сибирского транспорта, в частности. Центральные органы власти Сибирская ж.д. интересовала как стратегическая дорога, которая должна была более надежно привязать регион к России. Признавалось, что Сибирская железная дорога не превратится в коммерчески выгодную за короткий промежуток времени и, соответственно, акцент в оценке дороги делался на ее стратегическом значении, на развивающем экономическом и культурном воздействии на регион. Предполагаемые результаты этого воздействия точно не рассчитывались и формулировались в довольно общих выражениях⁸. С постройкой железной дороги вышли официальные издания, в которых анализировались опыт постройки и первых лет эксплуатации дороги. В целом для дореволюционных работ характерно слабое внимание к социальным аспектам функционирования транспорта. Рабочие и служащие практически не рассматривались, так же, как и сюжеты управления.

В советское время на историю органов управления народным хозяйством практически не обращали внимания. Литература 1920-х гг. немногочисленна. Перед страной стояла задача восстановления экономики, специалисты давали оценки состояния экономики прошлых лет. В основном работы писались в виде статистических сборников, кратких исторических очерков⁹ и носили характер специальной экономической, технической или учебной литературы.

С конца 1950-х – начала 1960-х гг. советская историческая наука поднимается на более высокую ступень. Более последовательное применение марксистской методологии истории и твердая опора на источники позволяет повысить качество исследований. В 1960-е гг. выходят статьи В.Ф. Борзунова, а в 1972 г. – его докторская диссертация «История создания Транссибирской железнодорожной магистрали 19 – нач. 20 вв.»¹⁰ В работе рассматриваются проекты строительства и борьба за них, социально-экономические ус-

⁸ Сибирь и Великая Сибирская железная дорога: с прилож. карты Сибири / изд. Деп. торг. и мануфактур М-ва фин. Всемир. Колумбова выставка 1893 г. в Чикаго. СПб., 1893. 309 с.; Великая Сибирская железная дорога / Всемир. выставка 1900 г. в Париже. СПб., 1901. 16 с. и др.

⁹ Мерхалев Д. Железные дороги в Сибири (в 1917-1919 гг.) // Сборник Сибирского краевого статистического управления. Новониколаевск, 1922. Т. 2. С. 41-54.; Огановский Н.П. Народное хозяйство Сибири : эпизодич. курс лекций, прочит. на кооп. курсах для служащих и рабочих кооп. организаций гор. Омска, в феврале – марте 1920 г. : с 12-ю диагр. и картогр. [Омск], 1921. 175 с.; Оппенгейм К.А. Россия в дорожном отношении: Опыт крат. историко-критич. обозрения данных, относящихся до развития путей сообщения в России и параллельно в других важнейших странах : с приведением многих сравнит. и статист. данных по путям сообщения. М., 1920. 157 с. и др.

¹⁰ Борзунов В.Ф. История создания Транссибирской железнодорожной магистрали XIX – нач. XX вв. : автореф. дис. ... д-ра ист. наук / Том. гос. ун-т. Томск, 1972. 40 с.

ловия сооружения Транссиба. Затронуты в диссертации и некоторые вопросы управления: показана политика власти при строительстве Транссиба, некоторые вопросы организации строительства дороги. В 5-томной «Истории Сибири» получила отражение тема строительства Транссиба, раздел о котором был написан А.А. Лукиным и А.А. Мухиным¹¹. А.А. Мухин дал оценку влияния железной дороги на Восточную Сибирь¹².

В 1980-е гг. появляется термин «хозяйственное освоение» Сибири. Исследовательская программа, стоящая за этим термином, предполагала использование исторического опыта в решении текущих задач развития народного хозяйства региона. В работе В.А. Ламина и М.Р. Сигалова детально рассмотрена научно-проектная разработка проблем формирования железнодорожной сети в процессе хозяйственного освоения Сибири¹³. Транссибу посвящена работа Д.В. Залужной¹⁴.

В 1985 г. выходит книга «Речное судоходство в России»¹⁵, описывающая, в том числе, и Сибирь. В.Н. Большакову принадлежат исследования по истории водного транспорта Сибири, проектам улучшения водных путей и Обь-Енисейскому каналу¹⁶.

В 1960 - 80-х гг. вышло значительное число работ, посвященных вопросам классообразования в Сибири¹⁷. В них показывался генезис и развитие железнодорожного и речного пролетариата – его состав, численность, материальное положение и борьба с администрацией. Исследования рабочего класса вылились в коллективную монографию «Рабочий класс Сибири в до-

¹¹ История Сибири: с древнейших времен до наших дней : в 5 т. Л., 1968. Т. 3 : Сибирь в эпоху капитализма / отв. ред. тома Ф.А. Кудрявцев. С. 175-180.

¹² Мухин А.А. Влияние Сибирской железной дороги на социально-экономическое развитие Восточной Сибири (1897-1917 гг.) // Вопросы истории Сибири и Дальнего Востока. Новосибирск, 1961. С. 109-118.

¹³ Сигалов М.Р., Ламин В.А. Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири / СО АН СССР. Ин-т ист., филос. и филол. ; отв. ред. В.В. Алексеев, Б.П. Орлов. Новосибирск, 1988. 132 с.

¹⁴ Залужная Д.В. Транссибирская магистраль: (ее прошлое и настоящее) : исторический очерк. М., 1980. 287 с.

¹⁵ Речное судоходство в России / под ред. М.Н. Чеботарева. М., 1985. 352 с.

¹⁶ Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири, XIX век / Объедин. ин-т истор., филол. и филос. СО АН СССР ; отв. ред. Л.М. Горюшкин. Новосибирск, 1991. 215 с.

¹⁷ См. напр.: Земеров Б.И. Динамика номинальной заработной платы железнодорожников Сибири (1900-1917 гг.) // Рабочие Сибири в период империализма. Томск, 1976. С. 89-122; Он же. Динамика численности и профессиональной структуры железнодорожников Сибири в период империализма // Из истории Сибири. Томск, 1974. Вып. 14. С. 24-40; Мухин А.А. Рабочие Сибири в эпоху капитализма (1861-1917 гг.). М., 1972. 336 с. Большаков В.Н. К вопросу о формировании и численности речников в Сибири (1895-1917 гг.) // Рабочие Сибири в период империализма. Томск, 1976. С. 123-143; Цепенникова Е.П., Большаков В.Н. Динамика заработной платы рабочих плавостава на речном транспорте Сибири в 1895-1914 гг. // Проблемы истории дореволюционной Сибири. Томск, 1989. С. 133-145.

октябрьский период»¹⁸. Эта монография отразила достижения и слабости советской историографии капиталистической Сибири. В целом советская историография углубила изучение социально-экономического аспекта функционирования транспорта Сибири, однако тема управления осталась практически незатронутой.

В 1990–2000-е гг. после развала советской идеологической системы происходит расширение методологических основ российской исторической науки за счет социокультурного, цивилизационного подходов, концепции модернизации. Расширяется тематика исторических исследований. Тема истории управления была признана актуальной и важной. Внимание исследователей привлек Комитет Сибирской железной дороги. В статьях С.К. Канна, А.В. Ремнева, Л.Б. Ус исследован сам Комитет, работы по изысканиям и проектированию Транссиба, изучению Сибири¹⁹.

В это время выходят новые работы, освещающие общероссийскую историю железных дорог. А.С. Сенин, Н.В. Мишина, М.А. Ковальчук и другие авторы описывают финансовую, техническую, нормативную и кадровую деятельность правительства и частных обществ в области железнодорожного строительства и эксплуатации²⁰. К «круглым» датам в истории Транссиба вышли юбилейные издания. Для них характерен живой публицистический язык изложения истории, отсутствие ссылок на источники. Продолжилось изучение рабочих-транспортников, различных аспектов работы железных дорог. По железным дорогам Сибири написан ряд диссертаций²¹. В серии

¹⁸ Рабочий класс Сибири в дооктябрьский период. Новосибирск, 1982. 459 с.

¹⁹ Канн С.К. Комитет Сибирской железной дороги (1892-1905 гг.) как орган управления национальным проектом // Гуманитарные науки в Сибири. 2008. № 3. С. 129-131; Он же. Комитет Сибирской железной дороги во главе работ по изучению Сибири в конце XIX – начале XX века // Роль государства в хозяйственном и социокультурном освоении Азиатской России XVII – начала XX века : сб. материалов регион. науч. конф. / Ин-т истории СО РАН ; отв. ред. М.В. Шиловский. Новосибирск, 2007. С. 257-266; Ремнев А.В. Комитет Сибирской железной дороги как орган регионального управления // Хоз. освоение Сибири: Вопросы истории XIX – первой трети XX вв. Томск, 1994. С. 41-49; Ремнев А.В. Участие Комитета Сибирской железной дороги во Всемирной выставке 1900 года в Париже // Хозяйственное освоение Сибири: история, историография, источники : сб. ст. Томск, 1991. Вып. 1. С. 167-176; Ус Л.Б. Деятельность Комитета Сибирской железной дороги по организации переселений // Сибирский плавильный котел. Новосибирск, 2004. С. 196-215; Ус Л.Б. Деятельность Комитета Сибирской железной дороги по обеспечению строительства Транссиба трудовыми ресурсами // Вестник Новосиб. гос. ун-та. Сер. История, филология. 2006. Т. 5, вып. 1 (дополнит.) : История. С. 51-56.

²⁰ История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836-1917 гг. СПб, 1994. 336 с.; Ковальчук М.А. Государственно-правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта России (1836–1917) / Дальневост. гос. ун-т путей сообщения. Хабаровск, 2007. 99 с.

²¹ Вечер Е.В. Влияние Транссибирской железнодорожной магистрали на развитие Томской губернии в конце XIX – начале XX вв. : автореф. дис. ... канд. ист. наук / Кемер. гос. ун-т. Кемерово, 2004. 20 с.; Кообар Г.А. Сервисная деятельность на Сибирской железной дороге в 1900 – 1913 гг.: качество и культура обслуживания : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Омск, 2006. 28 с.

статей П.С. Коновалова первой половины 90-х гг. исследовались вопросы строительства подъездных путей к Сибирской ж.д., эксплуатации дороги после постройки и другие темы, в которых он касался и вопросов управления строительством и эксплуатацией железных дорог Сибири²².

Водным путям, традиционно, уделяется меньшее внимание. Работы этой тематики посвящены функционированию частного транспорта на реках, Северному морскому и Обь-Енисейскому соединительному пути²³, часть работ посвящена вопросам государственного управления²⁴.

Обобщающий взгляд на роль транспорта в социально-экономическом развитии Сибири в 19 – начале 20 в. представлен в учебном пособии М.А. Винокурова и А.П. Суходолова, в монографиях В.П. Зиновьева и О.Н. Катионова, в соответствующих статьях исторической энциклопедии Сибири²⁵.

Истории железнодорожных и водных путей сообщения Сибири также посвящены статьи и разделы различных сайтов. С.К. Канном создана электронная библиография Транссиба²⁶.

Таким образом, обзор историографии показывает, что специальных обобщающих исследований по управлению транспортом Сибири конца 19 – начала 20 вв. не выявлено. Это и определило выбор предмета исследования.

Цель исследования – определить роль управления Сибирской (Томской) железной дороги и Томского округа путей сообщения в социально-экономической жизни Сибири.

²² Коновалов П.С. Грузооборот Сибирской железной дороги в 1895–1913 гг. // Хозяйственное освоение Сибири. Томск, 1991. Вып. 1. С. 155-167; Он же. Из истории строительства второй колеи Транссибирской магистрали // Науч. сессия Томского ун-та (апрель 1992 г.). / ТГУ; НИИ соц.-экон. пробл. Сибири. Томск, 1993. Ч. 1 : Соц.-эконом. и гум. науки С. 94-97; Он же. Проекты 50-80-х гг. XIX в. строительства железных дорог в Сибири // Проблемы генезиса и развития капиталистических отношений в Сибири. Барнаул, 1990. С. 16-31.

²³ Агеев И.А. Обь-Енисейский канал в транспортной системе Сибири (вторая половина XIX – начало XX в.) // Вестник Том. гос. ун-та. История. 2010. № 1 (9) С. 22-26; Любимов А.А. Водные перевозки и экономическое развитие Прииртышья на рубеже 19-20 вв. // Проблемы экономической и социальной истории Сибири. 18 – начало 20 вв. : сб. научных статей. Омск, 2003. Вып. 4. С. 124-135; Носова Е.А. Северный морской путь и хлебная торговля сибирского купечества (вторая половина XIX в.) // Предпринимательство в Сибири: Материалы научной конференции. Барнаул, 1994. С. 65-68.

²⁴ Большаков В.Н. Участие государства в функционировании водного транспорта Сибири в XIX в. / Региональные особенности управления государственным хозяйством России XVIII – нач. XX в. Томск, 2007. С. 126-133; Агеев И.А. Управление изысканием, строительством и эксплуатацией Обь-Енисейского пути // Вестник Том. гос. ун-та. История. 2010. № 2 (10). С. 14-17.

²⁵ Винокуров М.А., Суходолов А.П. Экономика Сибири, 1900–1928 гг. Новосибирск, 1996. 320 с.; Зиновьев В.П. Индустриальные кадры старой Сибири. Томск, 2007. 257 с.; Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири XVIII – XIX вв. Новосибирск, 2008. 371; Историческая энциклопедия Сибири. Новосибирск, 2009. Т. 1–3.

²⁶ Транссиб до 1917 г. [Электронный ресурс] // Библиография / сост. С.К. Канн ; Отд-ние ГПНТБ СО РАН. Электрон. дан. Новосибирск, [2000–2011]. URL: <http://www.prometeus.nsc.ru/biblio/transsib/> (дата обращения: 22.12.2010).

В связи с этим поставлены следующие **задачи**:

- 1) дать очерк развития транспорта в Сибири во второй половине 19 – начале 20 в.;
- 2) проанализировать транспортную политику центральной власти в регионе;
- 3) выявить структуру и эволюцию органов управления железнодорожным и водным транспортом базировавшихся в Томске – Томского округа путей сообщения и Управления Сибирской (Томской) железной дороги;
- 4) оценить эффективность региональных органов управления транспортом.

Объектом исследования является транспортный комплекс Сибирской железной дороги и Томского округа путей сообщения, **предметом** – деятельность государственных органов по управлению железнодорожным и водным транспортом подведомственного региона.

Хронологические рамки исследования охватывают время с 1890-х гг. до 1920 г. Первая грань связана с появлением органов управления транспортом в Сибири, вторая – с завершением гражданской войны, когда в результате разгрома войск Колчака управление Томской железной дорогой и округом путей сообщения окончательно перешло к советской власти.

Территориальные рамки исследования ограничены пространством, на которое распространялось влияние управления Сибирской железной дороги и Томского округа путей сообщения: вся Западная и значительная часть Восточной Сибири.

Методологическая основа. В качестве парадигмальных используются формационный и цивилизационный подходы. Формационный подход предполагает существование общих этапов развития для всех обществ. Он позволяет определить уровень развития общества. В рассматриваемое время перед российским обществом вставала задача индустриализации и, как одна из ее составляющих, механизации транспорта. Цивилизационный подход позволяет увидеть специфику, присущую каждому конкретному обществу, при прохождении им определенного этапа развития. В контексте данной работы этот подход позволяет увидеть и показать специфические черты управления транспортом, присущие России и Сибири.

Работа строится на принципах историзма и объективности. Первый требует изучения явлений в их развитии и в связи с конкретно-исторической обстановкой, второй – всестороннего, непредвзятого научного анализа фактов. Структура диссертации подчинена проблемно-хронологическому прин-

ципу: основные вопросы формирования и осуществления управления железнодорожным и водным транспортом в Сибири рассматриваются в динамике в продолжение избранного для исследования исторического периода.

Работа опирается также на системный подход. В этом подходе изучаемый объект рассматривается с помощью структурно-функционального анализа, что позволяет увидеть управление транспортом как сложную систему, состоящую из множества взаимодействующих элементов и оценить эффективность этого взаимодействия.

Среди собственно исторических методов применялись историко-генетический, историко-сравнительный и диахронический. Историко-генетический метод применялся для описания развития системы управления транспортом. Историко-сравнительный метод позволил выявить специфику управления транспортом в Сибири. Диахронический метод применялся для выявления этапов эволюции в управлении транспортом.

На защиту выносятся следующие основные положения:

– в конце 19 в. – первые два десятилетия 20 в. в Сибири сформировалась государственная региональная система управления механизированным транспортом, которая руководила деятельностью казенной Сибирской железной дорогой и создавала условия для функционирования частнокапиталистического пароходства;

– транспортная политика царского правительства в Сибири подчинялась в первую очередь стратегическим интересам государства. Удовлетворение растущих экономических потребностей региона вызвало непрерывную цепь модернизации железнодорожного транспорта и пароходства Сибири в начале 20 в.

– структура управления Сибирской железной дорогой и Томского округа путей сообщения была стандартной, заданной Министерством путей сообщения. Специфика региона выразилась в более высокой степени автономности периферийных органов системы управления, дефиците кадров. Эволюция этих органов шла по пути сближения с таковыми в Европейской России;

– механизированный транспорт оказал решающее влияние на процессы модернизации Сибири в конце 19 – первые десятилетия 20 в. Управление Сибирской железной дороги и Томского округа путей сообщения, как органы государственного регулирования транспорта, сыграли в этом процессе существенную позитивную роль.

В **источниковой базе** исследования можно выделить следующие группы: законодательство; документы ведомственного делопроизводства; материалы статистики; источники личного происхождения, научные труды; периодику; изобразительные источники.

Законодательство фиксирует совокупность всех правовых норм, которые действуют в данном государстве, и регулируют отдельные сферы социальных отношений. Привлекались законы, опубликованные в Полном собрании законов Российской империи и Своде законов Российской империи.

Из документов ведомственного делопроизводства привлекались: документы директивно-распорядительного характера, журналы заседаний, переписка, личные дела служащих и отчетно-статистическая документация. Неопубликованная их часть хранится в фондах Государственного архива Томской области (ГАТО): Управление Сибирской железной дороги (Ф. 215), Управление Томской железной дороги (Ф. 214), Управление по постройке Сибирской железной дороги (Ф. 216), Томский Округ путей сообщения (Ф. 134). Они показывают механизм работы местных органов управления транспортом, взаимодействие их с другими организациями.

Документы директивно-распорядительного характера исходили от начальствующих лиц. Начальник железной дороги, начальник ТОПС и начальники служб Управления издавали приказы в пределах своего ведения. Приказы содержат сведения о приеме, увольнении, командировках и отпусках служащих, о важных мероприятиях, проводящихся на водных путях Сибири и железной дороге.

Журналы заседаний позволяют увидеть механизм обсуждения вопросов, принятия решений, точки зрения и интересы различных сторон. Из журналов заседаний привлекались те, в которых речь шла об обсуждении и утверждении годовых смет, или относящиеся к экстренным работам (в период русско-японской войны).

Переписка показывает ход выполнения различных мероприятий на путях сообщения, проблемы, возникающие при реализации этих мероприятий. Привлекалась переписка начальника железной дороги с частями Управления, переписка между частями Управления и линией и такая же переписка в ТОПС.

Личные дела служащих привлекались только по Сибирской железной дороге и только Начальников дороги для составления приложения к работе.

К отчетно-статистической документации относятся отчеты по строительству дороги, некоторые отчеты о работе дороги, водных путей. Из этого рода документов публиковались: отчеты по строительству дороги²⁷, некоторые отчеты о работе дороги²⁸, отчеты об обследовании железнодорожного дела в России²⁹, отчеты об исследованиях водных путей³⁰.

К описательно-статистической литературе относятся памятные книжки Томской губернии, адрес-календари, и некоторые другие издания. По ним можно получить краткие сведения о структуре организации, начальниках и местопребывании ее частей и т.д. Использовались путеводители³¹. Используются также хроники по истории рабочего движения³² и содержащаяся в них статистическая информация.

Из источников личного происхождения использованы воспоминания В.Е. Мандельберга, Ф. Нансена, Н.Г. Гарина-Михайловского, железнодорожников-большевиков. Главное достоинство их в том, что они дают ценный фактический материал, ускользающий от официальных отчетов.

К научным трудам относятся работы, связанные с изучением Сибири во время строительства Транссиба. Они использовались в меньшей степени, т.к. мало связаны с проблемами транспорта.

Из периодической печати привлекались «Известия Томского Округа путей сообщения», «Сибирская жизнь», «Сибирский Вестник», «Томский справочный листок», «Восточное обозрение», «Томские губернские ведомости». В этих источниках содержатся некоторые приказы по ТОПС и Сибирской железной дороге, различные объявления этих организаций, статьи и за-

²⁷ Отчет по постройке Западно-Сибирской железной дороги. 1892-1896 гг. / МПС. Упр. по сооруж. Сибирской ж.д. СПб., 1898. 191 с.

²⁸ Отчет по санитарной части Сибирской жел. дороги. Доктора медицины К. Дмитриевского. За 1907 г. и первую половину 1908 г. Томск, 1908. 191 с.

²⁹ Доклады подкомиссий по обследованию железнодорожного дела на местах. Доклад № 6. Сибирская железная дорога. СПб., 1912. 61 с.; Экономическое положение Сибирской магистрали. СПб., 1912. 65 с.

³⁰ Вихман А.М. Предварительный отчет о портовых изысканиях в устьях сибирских рек за 1918-1921 гг. / сост. инж. путей сообщ. А.М. Вихман. Петроград, 1922. 23, [6] с.; Отчет об исследованиях Обь-Енисейского водного пути и реки Енисея в 1914 г. // Отчет по исследованиям рек и изысканиям соединительных водных путей произведенным партиями Управления в.в.п. и ш.д. и Округов п.с. в 1914 г. Петроград, 1915. С. 1-72.; Статистические материалы о движении грузов и пассажиров по водным путям состоящим в заведовании ТОПС, за навигацию 1904-1910 гг. Томск, 1913. 569 с. и др.

³¹ Павлов А. 3000 верст по рекам Западной Сибири. Очерки и заметки из скитаний по берегам Туры, Тобола, Иртыша и Оби. Тюмень, 1878. XXVII, 164 с.; Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге / под ред. А.И. Дмитриева-Мамонова и инж. А.Ф. Здырского. СПб., 1900. 600 с.

³² Рабочее движение в Сибири: историография, источники, хроника, статистика : в 3 т. Томск, 1990. Т. 2 : 1905 – июнь 1907 г. / под ред. В.П. Зиновьева. 376 с.; 1991. Т. 3 : Июнь 1907 – февраль 1917 г. 344 с.

метки, отражающие мнения общественности о транспортных проблемах, бытовые зарисовки и т.д.

Изобразительные источники использовались только как вспомогательные. Они представлены чертежами и картами³³. Эти источники позволили зрительно представить территориальные границы диссертационного исследования, пути проведения железной дороги, расположение речных пристаней и др.

Названных источников по нашему мнению достаточно, чтобы решить поставленные в диссертации задачи.

Новизна диссертационной работы состоит в том, что в ней впервые дается исследование процессов формирования и функционирования региональной системы управления транспортом. Впервые показаны основные направления финансовой и административной политики государства в области транспортного строительства и функционирования не только в мирное время, но и на переломах истории – в годы Первой мировой войны, революции 1917 года и Гражданской войны. Дополняются работы предыдущих исследователей Сибирской (Томской) железной дороги по таким вопросам как: эволюция структуры управления, коммерческая деятельность и эффективность, управление модернизацией путей дороги. Впервые рассматривается структура и деятельность Томского округа путей сообщения. В оборот вводятся новые данные о развитии сибирского судоходства в начале 20 в.

Практическое значение работы заключается в том, что положения и выводы диссертации могут быть использованы в дальнейших исследованиях истории Сибири и России, в подготовке общих и специальных курсов лекций по отечественной и региональной истории, в краеведческой и музейной работе.

Апробация. Положения и выводы диссертации опубликованы в 4 научных статьях.

По **структуре** работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка источников и литературы и приложений. Объем диссертации 253 стр.

³³ Карта железных дорог Западной Сибири и Средне-Азиатских владений с показанием теоретической пропускной способности на летний период 1914 г. / М.П.С. Управление железных дорог. Эксплуатационный отдел. Часть Движения, 2 бис Делопроизводство. СПб., [б.г.]. 1 л.; Карта-дорожник по рекам Западной Сибири: Туре, Тоболу, Иртышу, Оби и Томи / сост. и проверит. капитаном парохода компании Колчина и Игнатова «П. Косаговский» Андреем Ивановичем Плотниковым. Издана на средства пароходоладельца Ивана Ивановича Игнатова. Тюмень, [б.г.] 24 с.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обоснованы актуальность и научная значимость темы, проведен историографический обзор, сформулированы цель и задачи работы, определены объект и предмет исследования, хронологические и территориальные рамки, методологические основы диссертации, раскрыты новизна и практическая значимость, охарактеризованы источники диссертационного исследования.

Первая глава «Управление строительством и модернизацией Сибирской железной дороги» включает два раздела. В первом из них *«Государственная железнодорожная политика и управление строительством Сибирской железной дороги»* рассматривается время предшествующее запуску дороги в эксплуатацию. Показывается, что в российских условиях частные предприниматели не могли найти достаточного количества капиталов для широкого железнодорожного строительства. Поэтому правительство, начиная с конца 1850-х гг., оказывало частнику значительную поддержку, выражавшуюся в привлечении капиталов под государственные гарантии, освобождении железнодорожных обществ от невыполненных обязательств. Однако, после железнодорожного подъема конца 1860 – начала 1870-х гг. темпы железнодорожного строительства замедлились. Государство начало увеличивать свои регулирующие функции. В 1870 – 1880-е гг. появляются различные правила унифицирующие работу железных дорог и «Общий устав российских железных дорог», активно складывается тарифное законодательство, частные железнодорожные общества все сильнее контролируются правительством, вводятся протекционистские меры, чтобы увеличить количество российских строительных материалов и подвижного состава. К 1890-м гг. вызревает идея непосредственного вхождения государства в дело строительства и эксплуатации железных дорог.

Обсуждение идеи строительства железных дорог в Сибири эволюционировало от проектов большой сквозной дороги в 1850-х гг., к проектам соединения западных окраин Сибири с европейской сетью железных дорог в 1860–1870-х гг. В 1880-х гг. появляются различные проекты более простых железных дорог для Сибири: узкоколейных, конно-железнодорожных, смешанного водно-железнодорожного пути. Часть этих проектов сошла со сцены, часть была реализована полностью или частично. К 1890-м гг. по инициативе государства вновь возник проект строительства большой сквозной дороги в Сибири. Особым стимулом для правительства выступали стратегические задачи: сделать регион более обороноспособным и надежнее привя-

зять его к Европейской России. Государство, руководствуясь стратегическими соображениями, готово было сразу построить линию через всю Сибирь, не считаясь с коммерческими убытками.

Для строительства Транссиба понадобилось создание специального Комитета Сибирской железной дороги, на высшем уровне занимавшегося этим вопросом. Ввиду сложных условий строительства, Управления по сооружению Западно- и Средне-Сибирской линий имели расширенные права по сравнению с обычными управлениями. При строительстве значительное внимание уделялось дешевизне и скорости постройки, которая вылилась в ускоренные изыскания, допущение технических облегчений. Благодаря этому за относительно небольшие деньги в рекордно короткие сроки была построена дорога через всю Сибирь. Уже в ходе строительства выявилось различие двух участков будущей Сибирской железной дороги. На Средне-Сибирской дороге в сравнении с Западно-Сибирской рельеф был сложнее, климат хуже, экономика региона и рынок труда менее развиты.

Во втором разделе *«Управление модернизацией Сибирской железной дороги»* показаны работы по усилению пропускной и провозной способности дороги, результаты ее деятельности по перевозке грузов и пассажиров и рост стоимости дороги с учетом перестроек.

Первоначальные предположения о достаточности пропускной способности дороги в 3 пары поездов в сутки, с возможностью увеличения до 7, оказались ошибочными, т.к. грузов и пассажиров оказалось больше, чем ожидалось. Для исследования этого вопроса на дорогу направлялись комиссии. Началась череда перестроек и достроек железной дороги. До русско-японской войны и в ходе нее проблему пытались решить с помощью устройства дополнительных разъездов, усиления подвижного состава дороги, укладки более тяжелых рельсов. С началом русско-японской войны, когда потребовалось поднять пропускную способность до 15 и более пар сквозных поездов в сутки стало понятно, что требуется более значительная перестройка.

С окончанием войны и подавлением революционного движения участок Челябинск–Омск был усилен за счет строительства Тюмень–Омской линии, дающей дополнительный путь для сообщения с Европейской Россией. На участке Омск–Иннокентьевская был устроен второй путь, а часть его (Ачинск–Иннокентьевская) переустроена с тем, чтобы уменьшить уклоны на прямых и, соответственно, сократить эксплуатационные расходы. В результате вся линия Сибирской железной дороги, за исключением Томской ветки,

стала носить равнинный характер. В связи с усилением пути и ростом перевозок в 1915 г. Сибирская железная дорога была разделена на две: Омскую и Томскую.

Мероприятия по увеличению пропускной способности дороги вылились во впечатляющие темпы роста грузо- и пассажироперевозок. С 1900 г. до 1914 г. общие пассажироперевозки выросли в четыре раза. Коммерческие грузоперевозки с 1900 по 1913 г. выросли в пять раз (общие несколько меньше). При этом цена постройки дороги увеличилась за это время приблизительно в три раза. После разделения дороги перевозка пассажиров и грузов продолжала расти хорошими темпами.

Вторая глава «Управление Сибирской железной дороги» содержит два раздела. Первый раздел *«Структура Управления Сибирской железной дороги и его мероприятия в 1897–1915 гг.»* посвящен функционированию железной дороги до разделения. Система управления на железной дороге была в целом стандартная, заданная Министерством путей сообщения. Дорога делилась на Управление и на линию. Управление Сибирской железной дороги занималось общими вопросами работы железной дороги, выполняло распоряжения Управления железных дорог МПС и руководило линейными служащими. Линейные служащие занимались непосредственными работами на самом пути. Службы, входящие в Управление дороги, также делились на управление и линию. При управлениях дороги и служб имелись делопроизводительные органы, а при технических службах еще и технические отделения.

В 1900 г. для экономии средств Западно- и Средне-Сибирская дороги были объединены в одну – Сибирскую. Ввиду того, что протяжение дороги после этого стало более 3 тыс. верст, были введены элементы децентрализации, призванные повысить оперативность управления. Линия была разбита на Западный, Средний и Восточный отделы, во главе которых стояли начальники. В службах пути и зданий, движения, тяги и подвижного состава также появляются начальники отделов. Такая децентрализация не могла решить всех проблем, но все-таки облегчала управление.

С началом русско-японской войны особое значение приобретают структуры по охране дороги. 7 февраля 1904 г. Сибирская железная дорога была объявлена на военном положении в полосе ее отчуждения. Обеспечение государственного порядка, общее руководство мерами и средствами охраны, в полосе отчуждения дороги, было возложено на командующего войсками Сибирского военного округа. Выставлялась дополнительная войсковая охра-

на. Жандармские полицейские управления были подчинены командующим округами. Было усилено межведомственное взаимодействие.

Для подавления революционного движения на дороге было введено особое положение и управление. 14 декабря 1905 г. вышел закон «О правилах чрезвычайной охраны на железных дорогах». Дорога поступила в ведение особого комитета при Управлении дороги, под председательством начальника дороги. В комитет также входили заведующий передвижением войск и начальник жандармского полицейского управления. Комитет подчинялся местному генерал-губернатору. Эти органы получали широкие права по поддержанию порядка на дороге. Учитывая стратегический характер Сибирской железной дороги, военное положение регулярно продлевалось и просуществовало вплоть до Февральской буржуазной революции.

После подавления революционного движения работа дороги привлекла пристальное внимание государства. На ней проводится ревизия, а также работают представители комиссии по исследованию железнодорожного дела в России. Последние отметили некоторую запутанность системы управления на железной дороге, связанную, в том числе, и с большим протяжением линии. Был поднят вопрос о разделении дороги и переносе местопребывания ее управления. Разделение дороги на Томскую и Омскую в 1915 г. повысило оперативность работы Управления железной дороги. В целом же, к 1910-м гг. работа дороги стабилизируется и приобретает более планомерный характер. В разделе также рассматривается коммерческая и кадровая политика Управления Сибирской железной дороги, так как эти вопросы оказывали значительное влияние на работу дороги.

Главным недостатком коммерческой деятельности дороги было то, что до 1908 г. дорога была убыточна. Отчасти это было связано с недостатками работы коммерческой службы, но в основе убыточности лежали объективные причины, с которыми Управление дороги ничего не могло сделать. Во-первых, государство занижало тарифы на перевозки, имевшие для него стратегическое значение: воинские, переселенческие, перевозки масла и некоторые другие. Во-вторых, постоянные перестройки и зачастую авральные режимы работы дороги отрицательно сказывались на доходности. Теряя на доходности дороги, государство вкладывало ресурсы в долгосрочную перспективу.

При решении проблемы комплектования железной дороги достаточным количеством рабочих и служащих Управлению пришлось столкнуться с узостью рабочего рынка региона. Поэтому широко использовался наем рабочих и служащих в Европейской России. Приток кадров стимулировался вы-

сокими зарплатами и возможностью быстрее продвинуться по службе. Проблема низкой квалификации решалась за счет организации краткосрочных курсов и организации образовательных учреждений на линии железной дороги. Тем не менее, текучесть кадров на железной дороге была высокой, а стачечное движение демонстрировало тенденции к росту, чему способствовали необустроенность жизни железнодорожников и неустойчивый в первое время характер работы дороги. В ходе русско-японской войны, когда на Сибирскую железную дорогу поступило значительное количество добавочных служащих, проблема резко обострилась, что и вылилось в революционный подъем. Решить проблему удалось только силовым путем. В дальнейшем спокойствие на дороге поддерживалось в значительной степени за счет режима военного положения. Стачечное движение после революции было крайне низким. Кроме военного положения, в некоторой степени стабилизации способствовало и то, что к 1910-м гг. сложился местный рынок труда. Это снизило текучесть кадров, позволило Управлению дороги более придирчиво отбирать рабочих и служащих.

Второй раздел *«Управление Томской железной дорогой в 1915–1920 гг.»* посвящен работе дороги в период войны и кризиса российской государственности. В 1915 – начале 1917 гг. дорога управлялась в обычном режиме, но с марта 1917 г можно выделить три этапа кризиса управления:

1) 3 марта 1917 г. – 4 февраля 1918 г. В этот период благодаря политике демократизации управления, проводимой Всероссийским временным правительством, на дороге возникают организации служащих и рабочих. 1 апреля 1917 г. был организован профсоюз дороги – союз служащих, мастеровых и рабочих Томской железной дороги. Этот союз постепенно начал перетягивать на себя функции управления всей дорогой. 4 февраля 1918 г. железнодорожный союз взял в свои руки управление дорогой.

2) 4 февраля 1918 г. – 24 июня 1918 г. В этот период вводятся демократические, коллегиальные формы организации работы дороги. Эти формы показывают свою непригодность и неспособность рабочих и служащих оперативно решать вопросы управления сложным предприятием. Начинается постепенный отход от них. 24 июня 1918 г. свержается власть большевиков и дорога переходит под начало белых.

3) 24 июня 1918 г. – 5 января 1920 г. В этот период ограничиваются права профсоюза, происходит возврат к принципу единоначалия и централи-

зации управления. Работа дороги была относительно налажена. С падением правительства Колчака управление перешло к Советской власти.

Третья глава «Томский округ путей сообщения» состоит из четырех разделов. Первый раздел *«Судоходство Сибири в 19 в. Пути, материальная часть и функции Томского округа путей сообщения»* рассматриваются условия и результаты деятельности Томского округа на водных путях Сибири.

Речной флот России, в отличие от железных дорог, развивался преимущественно за счет частных капиталов. Сибирское пароходство развивалось с отставанием от такового европейской России. Тем не менее, к концу 19 в. в Сибири уже было сложившееся частнокапиталистическое пароходство относительно развитое на Обь-Иртышской системе и слабо развитое на Енисее. Отличительной чертой судоходства Сибири было то, что практически до 1890-х гг. оно развивалось без организующего начала государства. К началу деятельности ТОПС были слабо изучены водные пути, Округу предстояло начать работу по улучшению судоходных условий во многом с чистого листа.

Деятельность Томского округа, учрежденного в 1895 г., в основном, сводилась к следующим направлениям: судоходный надзор; обстановка водных путей; надзор за механическим состоянием и освидетельствование судов; улучшение, содержание и ремонт водных путей в техническом отношении; врачебно-санитарный надзор; исследование и описание водных путей.

Томский округ путей сообщения работал в условиях постоянного роста протяженности подведомственных путей. Если в 1895 г. в его ведении находилось 8309 верст водных путей, то в 1913 г. уже 13437,5 верст. Сухопутными путями Округ практически не занимался. С помощью наличных денежных средств и оборудования нельзя было довести водные пути Сибири до такого же состояния как в европейской России, но можно было улучшать судоходные условия на наиболее важных пароходных путях, делать доступными для пароходства новые пути. Округ уделял значительно большее внимание Обскому бассейну, в ущерб Енисейскому.

Второй раздел *«Структура Томского округа путей сообщения и ее эволюция в 1895–1917 гг.»*. В начальный период деятельности Томского округа штатный состав его был невелик. Управление округа состояло из: начальника округа с помощником; технико-инспекторской части (старший инженер, младший инженер по техническим делам); административно-хозяйственно-счетной части (делопроизводитель по административной, хозяйственной и счетной частям, он же юрисконсульт; помощник делопроизводителя, он же бухгалтер). Писцы и технические работники нанимались по

надобности. В 1900 г. появились механики для освидетельствования паровых котлов. Управление округа отличалось большей самостоятельностью в сравнении с аналогичными округами европейской России.

Штаты участков состояли из начальника участка, его помощника, письмоводителя и нескольких техников. Начальникам участков, в отличие от округов европейской России, были присвоены права и обязанности начальников отделений, начальников дистанций и участковых инспекторов судоходства. Начальники участков имели право третьестепенного распорядителя кредита, которое заключалось в том, что в пределах суммы, назначенной по каждому параграфу сметы, они имели право своей властью делать частичные передвижения между отдельными работами в зависимости от действительной потребности и соответственно этому расходовать деньги.

Управление округа и участки характеризовались: малочисленным штатным составом; незначительной специализацией; высокой автономностью (увеличенными правами и обязанностями начальствующих лиц). Небольшие штаты при значительных подведомственных территориях вели к необходимости возлагать на имеющихся специалистов возможно большее количество функций (обязанностей), что требовало увеличения их прав.

По мере присоединения к округу новых путей, расширения штатного состава и углубления работы округа встает вопрос о целесообразности первоначальной системы управления. В 1913–1914 гг. было проведено реформирование округа на началах усиления специализации его частей, более четкого разделения функций, централизации управления. С образованием судоходного и землечерпательного отделов при Управлении округа появляются линейные служащие подчиненные непосредственно центру. Это ставит судоходный надзор, обстановку, землечерпание и исследование водных путей на более высокий уровень. Из состава административно-хозяйственно-счетной части выделяется самостоятельная счетная часть. С начальников участков снимаются излишние функции, что разгружает их для выполнения прямых обязанностей. Они лишаются права третьестепенного распорядителя кредита.

Третий раздел *«Томский округ путей сообщения в 1917–1920 гг.»* посвящен работе округа в период кризиса российской государственности. С приходом к власти Всероссийского временного правительства весной 1917 г. в округе начинали возникать организации рабочих и служащих. В апреле 1917 г. был образован профессиональный союз рабочих и служащих округа, который постепенно начал перетягивать на себя функции управления. В результате конфликта администрации и профсоюза 2 января 1918 г. начальник

округа был отстранен от должности, а управление делами округа перешло к коллегии из трех человек, избираемых окружным исполнительным комитетом.

Уже в июне 1918 г., с приходом к власти Временного Сибирского правительства, произошел возврат к старым формам управления. Деятельность профсоюза была ограничена. В связи с включением новых путей в округе была проведена реформа, призванная построить более децентрализованную систему управления. Для того, чтобы повысить оперативность линейных подразделений расширяются права начальников участков. Вместо техническо-инспекторской части, землечерпательного и механического отделов в Управлении округа был учрежден единый технический отдел. Большая часть линейных служащих этих отделов переходила в непосредственное подчинение начальников участков. Начальникам участков возвращалось право третьестепенного распорядителя кредитов. Было введено обязательное утверждение решений начальников участков представителями государственного контроля. Значительная часть канцелярских и счетных служащих Управления перемещалась на участки. За Управлением округа были оставлены задачи общего контроля, а также врачебно-санитарное дело, охрана мостов и освидетельствование судов. В результате сокращения штатов снизились общие затраты на содержание ТОПС. Предполагалось, что в будущем, Управление округа станет центральным всесибирским органом, ведающим водными путями и шоссейными дорогами, а участки превратятся в самостоятельные округа путей сообщения. 10 февраля 1920 г. Управление Томского округа путей сообщения было ликвидировано, а его функции перешли Томскому Рупводу.

Четвертый раздел *«Томский округ путей сообщения о развитии судоходства Сибири в конце 19 – начале 20 вв.»* основан на материалах округа и показывает эволюцию сибирского судоходства как один из результатов деятельности округа. Судоходство Сибири в начале 20 в. быстро росло, его грузооборот с 1903 по 1913 гг. вырос в 1.8 раза и играл все большую роль в экономике Сибири. Но при всем этом, флот Обского бассейна по сравнению с волжским был более отсталым в техническом отношении, менее специализирован, возил меньшее количество грузов при более высоких фрахтах. Причину, относительно медленного снижения фрахтов можно увидеть в высокой монополизации и слабой конкуренции. Для флота Енисейского бассейна указанные черты были характерны в еще больших масштабах. Он развивался медленно благодаря таким факторам, как слабое экономическое развитие Восточной Сибири, закрытие Северного морского пути, второстепенная роль

Енисея в работе округа. Деятельность Томского округа, в том числе и информационно-аналитическая, безусловно, способствовала позитивным переменам в работе речного флота Обь-Иртышского и Енисейского бассейнов

В заключении подведены итоги проведенного исследования. В 1890-х гг. в Томске был организован центр управления транспортом огромного региона, охватывавшего Западную и Среднюю Сибирь и часть Казахстана. Здесь был накоплен опыт государственного регулирования транспорта в период его механизации, технического переворота. Государство при этом учитывало различные интересы – военные, коммерческие, социальные. Управление транспортом было стратегически важно как в период империи, так и при всех последующих правительствах.

Большее внимание государства, конечно, привлекала Сибирская железная дорога. Значительное количество ресурсов понадобилось, чтобы построить эту дорогу, еще большее, чтобы наладить ее работу. Водным путям Сибири уделялось меньше внимания, они имели второстепенное значение в транспортной политике правительства. Работа и Сибирской железной дороги, и Томского округа путей сообщения на начальном этапе носила ознакомительный характер. Быстрое создание этих структур на относительно малоисследованной территории предполагало недостаточное планирование и неточное прогнозирование их деятельности. Поэтому, многие проблемы приходилось изучать и исправлять уже в ходе практической деятельности.

К особенностям регионального управления транспортом в Сибири следует отнести: большую самостоятельность периферийных подразделений, вследствие растянутости подведомственных коммуникаций; дефицит квалифицированных кадров; недостаток финансирования, порождавший многочисленные реконструкции и модернизации действовавших путей; подчинение экономической функции путей сообщения военно-стратегическим задачам. Вместе с тем, можно констатировать, что региональные органы управления транспортом Западной и Средней Сибири, во второй половине 19 – начале 20 в., центр которых находился в Томске, в целом справились с задачей сооружения и организацией функционирования транспортных путей на этой громадной территории, получили опыт управления механическим транспортом, внесли свой существенный вклад в хозяйственное освоение региона и ускорение модернизационных процессов на Сибирской окраине.

В приложении к работе приведены штатные составы Сибирской железной дороги, Томского округа путей сообщения, данные о начальниках Сибирской (Томской) железной дороги.

По теме диссертации опубликованы следующие научные работы

Статьи в журналах, рекомендованных ВАК для публикации результатов диссертационных работ:

1. Ижендеев, А.Ю. Томский округ путей сообщения [Текст] / А.Ю. Ижендеев // Вестник Томского государственного университета. – 2007. – № 300 (III). – С. 55–56 (0,25 п.л.).

2. Ижендеев, А.Ю. Управление Томской железной дороги в 1917 – 1920 гг. [Текст] / А.Ю. Ижендеев // Вестник Томского государственного университета. – 2011. – № 353. – С. 77–80 (0,4 п.л.).

Статьи в других научных изданиях:

3. Ижендеев, А.Ю. Газетные публикации и реакция на них Управления Западно-Сибирской железной дороги [Текст] / А.Ю. Ижендеев // Вопросы истории международных отношений и документоведения : сб. трудов студентов и аспирантов Исторического факультета. – Томск : Изд-во Том. ун-та, 2005. – С. 85–89 (0,3 п.л.).

4. Ижендеев, А.Ю. Томский округ путей сообщения в период Временного сибирского правительства [Текст] / А.Ю. Ижендеев // Региональные особенности управления государственным хозяйством России XVIII – нач. XX в. – Томск : Изд-во Том. ун-та, 2007. – С. 176–180 (0,25 п.л.).

Тираж 100 экз.
Отпечатано в ООО «Позитив-НБ»
634050 г. Томск, пр. Ленина 34а