

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СИСТЕМА ТРАНСПОРТА
ПОРЕФОРМЕННОЙ РОССИИ: СПЕЦИФИКА РАЗВИТИЯ
В ЭПОХУ ПРОМЫШЛЕННОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ**

Бегалиева Айша

НУУз Исторический факультет
самостоятельный исследователь

***Аннотация.** В статье на основе фактических сведений и статистических показателей рассматривается динамика формирования железнодорожной сети в России после отмены крепостного права. Анализируется влияние железнодорожного строительства на ускорение промышленного роста, изменение экономической структуры и формирование единого внутреннего рынка. Показано, что развитие железнодорожного транспорта стало одним из ключевых факторов промышленной революции и трансформации хозяйственной системы страны.*

***Ключевые слова:** железнодорожная сеть, транспортная система, послереформенная Россия, промышленное развитие, экономическая модернизация.*

Введение. После отмены крепостного права промышленное развитие России шло крайне неравномерно: одни отрасли и регионы совершали быстрый рывок вперёд, тогда как другие оставались на периферии. Наиболее активно крупная машинная индустрия формировалась в ключевых городских центрах, где концентрировались капиталы, рабочая сила и новые технологии.



Ход промышленной революции в России определялся не только внутренними факторами, но и положением страны в мировой экономике. Международная специализация, развитие торговых связей и влияние зарубежных рынков формировали условия перестройки отраслевой структуры. При этом инфраструктура — железные дороги, пароходство, использование паровой энергии — становилась фундаментом становления национального рынка. Строительство железных дорог в послереформенный период стало мощным толчком для роста промышленности.

Во второй половине XIX века во всём мире происходили глубокие изменения, связанные с внедрением машинной техники и повышением производительности труда. Это приводило к кардинальному пересмотру территориального и отраслевого размещения производств. Одним из ключевых факторов этого процесса стали железные дороги, которые стимулировали развитие тяжёлой промышленности и расширение рынков сбыта.

Основная часть. «Транспортная революция» стала одним из важнейших явлений эпохи: строительство железных дорог приняло широкий размах в мировом масштабе. С 1860 по 1880 год их общая длина в мире увеличилась с 108 до 373 тысяч километров — более чем в три раза. Железные дороги требовали огромных капиталовложений и большого количества продукции металлургии и машиностроения, превращаясь в мощный сектор промышленного спроса.

Железнодорожные линии связывали между собой отдельные регионы и государства, соединяли удалённые города и порты, обеспечивая стабильные хозяйственные связи. Лидирующие позиции в мировой железнодорожной экспансии сохраняли Англия и США:

британские предприниматели активно инвестировали в строительство и поставляли рельсы и локомотивы, а американская железнодорожная сеть только за двадцать лет выросла с 49 до 150 тысяч километров.

Для России железные дороги стали одним из ключевых факторов модернизации экономики. Отмена крепостного права усилила потребность в дешёвых и эффективных способах транспортировки. Старые перевозки на гужевом транспорте были крайне затратными: доставка зерна на 300–400 км почти сравнивалась по стоимости с ценой продукта на месте производства, а перевозка донецкого угля повышала его цену в несколько раз. Это делало переход к паровому транспорту жизненно необходимым.

Во второй половине 1860-х годов Россия активно включалась в мировую торговлю. Экспорт сельскохозяйственных товаров увеличился почти вдвое, что усилило давление на правительство со стороны помещиков и предпринимателей, требовавших развития железнодорожной сети. В 1865 году в России было лишь около 3,5 тыс. верст дорог — ничтожно мало по сравнению с западноевропейскими государствами и США.

Для ускорения строительства власти создали систему льгот и гарантий для иностранных инвесторов. Была учреждена Особая комиссия по железнодорожной политике, а также сформирован специальный «железнодорожный фонд», финансируемый через облигационные займы на западных рынках. Это позволило привлечь крупные иностранные капиталы. В 1866–1880 годах было выдано 53 концессии на строительство частных железных дорог, а число акционерных компаний увеличилось до 59.

Однако государство оставалось главным инвестором: к 1880 году около 80 % капиталов, вложенных в частные дороги, фактически принадлежало казне, а долги железнодорожных обществ превышали 1 млрд рублей. Несмотря на это, темпы строительства были высокими: протяжённость путей за два десятилетия увеличилась в 14 раз и достигла 21 тыс. верст. В Европейской части России сформировалась разветвлённая сеть с центром в Москве.

Особое значение имело развитие транспортных линий в Южном промышленном районе. Первой здесь стала Грушевско-Аксайская железная дорога (1863 г.), обеспечившая вывоз донецкого антрацита. Уже через пять лет объём перевозок вырос более чем втрое. В 1870-е годы железные дороги стимулировали стремительный подъём угольной промышленности Донбасса: число шахт к 1880 году достигло 338, а добыча — около 86 млн пудов.

Крупный импульс экономике Урала дала Уральская горнозаводская железная дорога, открытая в 1878 году. Она значительно удешевила транспортировку промышленных грузов, практически заменив речной сплав. Это привело к росту угледобычи в Западном Урале и стимулировало развитие новых промышленных центров.

К началу 1880-х годов железные дороги охватывали 59 административных единиц Российской империи, соединяя Южный Урал, Северный Кавказ, Центральную Россию и западные регионы. В зоне их влияния находилось более 45 % территории Европейской России.

Заключение. Масштабное расширение железнодорожной сети радикально преобразило экономический облик России. Оно способствовало формированию единого всероссийского рынка, изменило структуру территориального разделения труда и стимулировало

перестройку производственных сил. Новые железнодорожные линии стали катализатором роста промышленных и торговых центров, а также увеличения мобильности рабочей силы.

Железные дороги удешевили и ускорили перевозки, что оказало прямое влияние на сельское хозяйство: возросла товарность земледелия, а хлеб стал одним из основных грузов. К 1870-м годам железнодорожный транспорт начал вытеснять речной, становясь главным звеном грузооборота страны.

Однако быстрый рост сети привёл и к проблемам. Разрозненность дорог, принадлежавших различным акционерным обществам, отсутствие единой технической политики, неодинаковое качество полотна и оборудования, а также тарифные войны между компаниями нарушали нормальное развитие торговли и промышленности. К концу 1870-х годов стало очевидно, что система требует централизации и усиления роли государства.

Тем не менее создание первой железнодорожной сети стало важнейшим этапом модернизации пореформенной России, определившим дальнейшее развитие её экономики и промышленности.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Техника в ее историческом развитии (70-е годы XIX – начало XX в.). – Москва: Наука, 1982. -С. 218.
2. Чупров А.И. Железнодорожное хозяйство. –Москва: тип. А. И. Мамонтова и К°, 1910. –С.16-17.
3. Фомин П.И. Горная и горнозаводская промышленность Юга России. Т.1. –Харьков: Тип. Б. Бенгис, 1915. -104, 122.

4. Соловьева А.М. Промышленная революция в России в XIX в. –Москва: Наука, 1990. –С.134.
5. РГИА. Ф.1272. Оп.3. Д.19. Л.3.
6. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. –Москва: Наука, 1975. –С. 95.
7. История железнодорожного транспорта России. Т. I. 1836-1917. – Санкт-Петербург: Петербург. гос. ун-т путей сообщения, 1994. -С. 93.
8. Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. - Санкт-Петербург: тип. Р. Голике, 1881. –С. 3-5.
9. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. –Москва: Наука, 1975. -С. 120.