ИСТОРИЯ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТРОИТЕЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

ИСТОРИЯ РОССИИ

Часть 2

Рекомендовано Учебно-методическим советом НИУ МГСУ
в качестве учебного пособия для обучающихся бакалавриата и специалитета
по всем УГСН, реализуемым НИУ МГСУ
(№ 2 от 20.02.2025)

Под общей редакцией
кандидата исторических наук, доцента Ю.В. Посвятенко

ISBN 978-5-7264-3723-1 (ч. 2)
ISBN 978-5-7264-3574-9

© ФГБОУ ВО «НИУ МГСУ», 2025

Москва
Издательство МИСИ – МГСУ
2025

УДК 93/94
ББК 63.3
И90

Авторы:
О.М. Бызова, К.Н. Гацунаев, З.И. Иванова, И.А. Кирдань,
Ф.П. Отто, Ю.В. Посвятенко, И.П. Прядко, А.И. Шевельков

Рецензенты:
доктор исторических наук, профессор *Г.Ш. Сагателян*,
профессор кафедры теории права и государственно-правовых дисциплин МЮИ;
доктор философских наук, профессор *Т.В. Бернюкевич*,
профессор кафедры социально-гуманитарных наук и технологий НИУ МГСУ

И90 **История России** : [учебное пособие для обучающихся бакалавриата и специалитета по всем УГСН, реализуемым НИУ МГСУ]. В 2 частях / [О.М. Бызова, К.Н. Гацунаев, З.И. Иванова и др.] ; под общей редакцией кандидата исторических наук, доцента Ю.В. Посвятенко ; Министерство науки и высшего образования Российской Федерации, Национальный исследовательский Московский государственный строительный университет, кафедра социально-гуманитарных наук и технологий. — Москва : Издательство МИСИ – МГСУ, 2024—.
ISBN 978-5-7264-3574-9 (сетевое)
ISBN 978-5-7264-3575-6 (локальное)
Часть 2. — 2025. — URL: http://lib.mgsu.ru. — Загл. с титул. экрана. — Текст : электронный.
ISBN 978-5-7264-3723-1 (сетевое)
ISBN 978-5-7264-3724-8 (локальное)

В учебном пособии содержатся дополнительные материалы по дисциплине «История России», предусмотренные «Концепцией преподавания истории России для неисторических специальностей и направлений подготовки» и рабочей программой в НИУ МГСУ в форме иных форм взаимодействия.
Для обучающихся бакалавриата и специалитета по всем УГСН, реализуемым НИУ МГСУ.

Учебное электронное издание

© ФГБОУ ВО «НИУ МГСУ», 2025

Учебное электронное издание

Бызова Ольга Михайловна, **Гацунаев** Константин Николаевич, **Иванова** Зинаида Ильинична и др.

ИСТОРИЯ РОССИИ
Часть 2

Учебное пособие

Редактор *Н.А. Котова*
Корректор *В.К. Чупрова*
Компьютерная верстка *О.В. Суховой*
Дизайн первого титульного экрана *Д.Л. Разумного*

Для создания электронного издания использовано:
Microsoft Word 2010, ПО Adobe Acrobat

Подписано к использованию 10.11.2025. Объем данных 4,5 Мб.

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Национальный исследовательский
Московский государственный строительный университет»
129337, Москва, Ярославское ш., 26.

Издательство МИСИ – МГСУ.
Тел.: +7(495) 287-49-14, вн. 14-23, (499) 183-91-90, (499) 183-97-95.
E-mail: ric@mgsu.ru, rio@mgsu.ru

Оглавление

ВВЕДЕНИЕ 6
Тема 10. РОССИЯ И МИР В УСЛОВИЯХ ФОРМИРОВАНИЯ ИНДУСТРИАЛЬНОЙ ЦИВИЛИЗАЦИИ 7
Феномен промышленной революции, его социальные последствия 7
Начало промышленного переворота в России 9
История транспорта в России XIX в. 10
Индустриализация в России 11
Общество в пореформенной России 12
Тема 11. РУССКАЯ И МИРОВАЯ КУЛЬТУРА XIX — НАЧАЛА XX ВЕКОВ 16
Новые тенденции в развитии мировой культуры 16
Золотой век русской культуры 19
Русская культура Серебряного века 25
Тема 12. РОССИЯ КАК КОНТИНЕНТАЛЬНАЯ ИМПЕРИЯ. ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА 29
Россия как континентальная империя 29
Национальный вопрос в имперской политике 30
Мировая политика в конце XIX — начале XX веков. 37
Положение России среди великих держав 38
Война и революция 39
Тема 13. ФОРМИРОВАНИЕ КУЛЬТУРЫ СОВЕТСКОГО ОБЩЕСТВА В 1917–1930-е гг. 41
Культурная революция в Советской России и СССР 41
Образование и просвещение 43
Основные направления и особенности развития науки, литературы и искусства в 1917–1930 гг. 46
Культура и коренизация 54
Тема 14. ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА: ГЕНОЦИД СОВЕТСКОГО НАРОДА НА ОККУПИРОВАННОЙ ТЕРРИТОРИИ 56
Начало Второй мировой войны и захватническая политика Германии 56
Планы немецкого командования 56
Остарбайтеры 57
Феномен коллаборационизма 58
Нацистский оккупационный режим на части территории СССР 60
Тема 15. ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА: ТЫЛ В ГОДЫ ВОЙНЫ 65
Решения советского правительства по организации отпора врагу 65
Эвакуация предприятий 66
Жизнь советских граждан в тылу. Экономическое обеспечение перелома в войне 68
Наука и культура в годы Великой Отечественной войны 71

Тема 16. РАЗВИТИЕ КУЛЬТУРЫ И ИСКУССТВА В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД 74
Новые тенденции в развитии культуры 74
От сталинского ампира — к функциональной архитектуре. Переход к индустриальному домостроительству 75
Советский кинематограф послевоенного периода 77
Расцвет советской мультипликации и ее мировое признание 79
Формирование культурного андеграунда 79
Феномен авторской песни 80
Развитие советского телевидения 80
Русский рок 82
Тема 17. МПСИ – МИСИ – МГСУ: СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ В ИСТОРИИ СТРАНЫ 84
Развитие строительного образования в Москве в дореволюционное время 84
От Московского практического строительного к Московскому инженерно-строительному институту им. В.В. Куйбышева 86
МИСИ в годы Великой Отечественной войны и послевоенные годы 90
От МИСИ — к НИУ МГСУ 91
Тема 18. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ, ПРОБЛЕМЫ И ПРОТИВОРЕЧИЯ МИРОВОЙ ИСТОРИИ КОНЦА XX — НАЧАЛА XXI ВЕКОВ. 94
Вхождение человечества в постиндустриальную эпоху 94
Интеграционные процессы на рубеже XX–XXI вв. 96
Окончание «холодной войны» и исчезновение биполярной системы международных отношений 97
Этапы формирования внешнеполитического курса России 98
Феномен цветных революций. Внешнеполитические события 2014–2022 гг. 100
Библиографический список 103

Тема 10. РОССИЯ И МИР В УСЛОВИЯХ ФОРМИРОВАНИЯ ИНДУСТРИАЛЬНОЙ ЦИВИЛИЗАЦИИ

1. *Феномен промышленной революции, его социальные последствия.*
2. *Начало промышленного переворота в России.*
3. *История транспорта в России XIX в.*
4. *Индустриализация в России.*
5. *Общество в пореформенной России.*

Феномен промышленной революции, его социальные последствия

Историю нашей страны — как и всего мира — в XIX в. невозможно представить без последствий промышленной (индустриальной) революции, поэтому здесь целесообразно рассмотреть всемирную историю.

Как следует из названия, промышленная революция связана с переменами в индустриальном производстве, которые оказались настолько критичными, что стали именоваться революцией: это был первый в истории человечества эпизод перехода от ручного труда к машинному. В XVII в. появилась современная наука, произошла так называемая научная революция. Ученые со всей Европы стали регулярно общаться друг с другом, выпускать научные журналы, повсеместно применять принцип эксперимента. К XVIII в. стало возможным применить научный прогресс к прикладным достижениям. Такой переход произошел в Англии.

Существует много причин, в силу которых пионером в области машинного производства стала именно эта страна — среди них ограниченность ресурсов, предпринимательское мышление англичан, религиозные представления и политическая система. Это интересная проблема до сих пор вызывает споры среди ученых, однако ее рассмотрение выходит за рамки настоящего пособия.

Таким образом, в XVIII в. в Великобритании инновации возникали одна за другой. В 1733 г. Джон Кей создал механический челнок для ткацкого станка, позволивший сократить число рабочих в два раза. В 1764 г. ткач Джеймс Харгривс предложил «прялку Дженни», давшую возможность одному прядильщику вырабатывать такой же объем пряжи, который раньше за то же время изготовляли шесть человек. Позднее прялка была усовершенствована и стала «мюль-машиной», посредством которой пряжа получалась по качеству не хуже ручной. Наконец, в 1786 г. станок Эдмунда Картрайта позволил заменить на производстве сразу 40 ткачей. Выгода новой техники была очевидна.

Настоящим переворотом в промышленности стала паровая машина Джеймса Уатта, внедренная в 1781 г. Это был коммерчески успешный двигатель, позволявший приводить в движение механизмы, сжигая в топке уголь. Паровые двигатели работали как на фабриках, так и на шахтах, откачивая воду из самых глубоких забоев. Это было особенно актуально, поскольку в виду параллельного развития металлургии для получения качественной стали требовался каменный уголь. «Старая добрая Англия» постепенно превращалась в «мастерскую мира», где беспрестанно горели горны, а над фабричными городами повис густой смог из заводских труб.

Безусловно, такой рост производительности отразился на обществе. Парадоксально, но промышленная революция привела значительную часть английского народа не к процветанию, а к нищете: новые машины оставили без работы огромное количество ремесленников, в одночасье превратившихся из ценных специалистов в простых разнорабочих; заработная плата снижалась; рабочие места сокращались. Данный процесс усугублялся еще и тем, что владельцы земель начали сгонять с них крестьян-арендаторов и превращать их в угодья для выпаса овец, чья шерсть продавалась на вновь открытые фабрики. Крестьянам приходилось оставлять сельский труд. В поисках работы люди были вынуждены стекаться в крупные города, ютиться в трущобах в условиях антисанитарии, вдыхая загрязненный воздух. Это привело к массовому движению против машин, среди которых выделяются восстания луддитов (1792–1816), когда толпы безработных врывались на фабрики, ломая машины, а парламент в Англии вводил казни для их наказания. Однако выгоды от машин были настолько велики, что их применение только расширялось.

Постепенно созданные англичанами механизмы начали появляться и в других странах Европы. В 1820–1830-х гг. литейные производства возникли в Бельгии; за ней последовали Франция, а позднее, по мере политического объединения, и Германия.

Процесс перехода страны на массовое использование машин получил название *индустриализации*. Все страны, называемые сейчас развитыми, в свое время прошли через нее. При этом процесс везде сопровождался сходными последствиями для общества, и Россия не стала исключением. Последствия индустриализации:

- Ремесленные производства разорялись, ремесленники массово становились промышленными рабочими.
- Избыток рабочей силы позволял расширять производство посредством экономии на заработной плате.
- Новые производства создавали новые рабочие места, которые привлекали крестьян в города: в деревне их место постепенно занимали крупные хозяйства, применявшие машины и химические удобрения.
- Переток рабочей силы из деревни в город и перетекание прибылей из сельского хозяйства в промышленность подрывали положение крестьянства и аристократии — сословий, на которых держалось традиционное общество.
- На их место пришли *предприниматели – капиталисты – буржуазия*, чье богатство держалось на промышленности, и рабочие-пролетарии, лишенные собственности и продающие свой труд на фабриках и заводах.
- Оба эти сословия отличало новое сознание: промышленникам было недостаточно просто получать ренту, как раньше аристократы, — они продолжали расширять производства и искать новые рынки сбыта для своей продукции.

Рабочие отличались более высокой сплоченностью, организованностью, грамотностью и большей степенью недовольства, чем крестьяне. Они не были связаны традиционными феодальными присягами и религиозными принципами, но оспаривали существующий порядок, требовали лучших условий труда и оплаты. Пользуясь тем, что промышленник остро нуждается в рабочей силе, рабочие стали объединяться в профсоюзы, чтобы организованным прекращением работы (стачкой) добиться, выторговать условия для себя. Так возникло рабочее движение. В то же время, в обществе продолжали распространяться просветительские идеи о правах человека, роли государства, т.е. продолжался поиск идеального социального устройства. Его наиболее радикальные представители требовали коренной перестройки общества, чтобы прибыль предприятия распределялась более справедливо. Такие воззрения назывались социалистическими. Немецкий мыслитель Карл Маркс отразил перспективу противостояния рабочих и буржуазии в созданном им политическом учении о коммунизме.

С именем К. Маркса связан также важнейший термин для описания индустриальной цивилизации — *капитализм*. Он означал такое устройство общества, которое приходит на смену феодализму. В феодализме основой экономических отношений являлись вассальные обязательства крестьян перед феодалом, т.е. *рента* (*барщина* и *оброк*). Для ее получения феодалу не требовалось никаких усилий. При этом крестьяне вели традиционное хозяйство и отдавали феодалу лишь те небольшие излишки, которые были возможны при таком способе производства. При капитализме в идеале основой экономических отношений является вольнонаемный труд. Для извлечения прибыли из такого труда владелец должен вложить в свой бизнес *капитал* — станок, производственное помещение, шахту, деньги, предпринимательские способности и т.п. В отличие от феодала, капиталист прикладывает усилия для развития предприятия и несет риск разорения. Однако в таком производстве, на основе учения Маркса о прибавочной стоимости, возможны кратно большие прибыли, так как все они — за вычетом заработной платы и обязательных платежей — достаются владельцу капитала.

Не следует забывать про влияние технологий на повседневную жизнь. Уличное газовое, а затем электрическое освещение, канализация и водопровод, телеграф, железные дороги с поездами и вокзалами, пароходы, фабрики, распространение дешевого текстиля и других фабричных изделий — все это меняло быт и привычки людей всех сословий.

Начало промышленного переворота в России

В нашей стране основы промышленного развития были заложены еще императором Петром I: это и горные заводы на Урале, и литейные производства в Карелии и Санкт-Петербурге. На протяжении всего XVIII в. промышленность оставалась хотя и не главной, но стратегически важной отраслью российской экономики, в которой смогли проявить себя талантливые предприниматели, изобретатели, ученые. Например в 1760 г. купец Р. Глинков построил прядильную машину на водяном двигателе, заменявшую труд 30 человек; в 1770 г. мастер Е.Г. Кузнецов-Жепинский внедрил на Нижнетагильском заводе прокатный стан для железа; в 1760 г. К.Д. Фролов установил на одном из рудников под Екатеринбургом золотопромывочную машину, позволившую сократить число рабочих на две трети. Безусловно, многим известен паровой двигатель И.И. Ползунова, запущенный на Барнаульском заводе еще в 1766 г. и успевший до своей поломки принести немалую прибыль.

Эти примеры показывают, что в России понимали важность механизации труда. Помимо отечественных разработок, применялись иностранные машины. Уже в 1791 г. двигатель по типу созданной Уаттом конструкции был построен на Олонецком заводе для использования на Воицком золотом руднике в Архангельской губернии. В конце XVIII – начале XIX вв. двигатели Уатта появились и на уральских производствах. Паровые машины как импортировались из-за границы в готовом виде, так и строились на российских заводах с приглашением иностранных инженеров (Ч. Гаскойн), так как правительство Великобритании ввело запрет на вывоз самих машин с 1786 по 1842 г. В 1801 г. был основан Санкт-Петербургский чугунолитейный завод, специально предназначенный для производства машин.

Новые технологии применялись не только в горной и металлургической промышленности. Первым русским текстильным предприятием, оснащенным паровой машиной (1805), стала Императорская Александровская мануфактура под Петербургом. В Москве к 1812 г. насчитывалось 780 современных прядильных машин, однако эти производства в основном погибли в пожаре при нашествии Наполеона. Тем не менее, после войны развитие промышленности продолжилось с новой силой.

Таким образом, по технологическому уровню Россия стремилась не отставать от европейских государств, несмотря на то, что ряд особенностей экономического и общественного устройства замедлял течение промышленной революции и массовую индустриализацию страны, к которым относятся:

• Крепостное право. Крепостные крестьяне составляли около половины всего крестьянского населения и были законодательно ограничены в смене места жительства и рода занятий: без разрешения помещика они даже не могли покинуть свою деревню. Хотя некоторые помещики нечерноземных губерний и заводили в своих деревнях промышленные предприятия сами или с помощью капиталистых крестьян, однако в силу консервативного мышления многие из них предпочитали получать безопасный доход от традиционного, сельскохозяйственного труда крестьян. Таким образом, значительная часть населения была выключена из общероссийского рынка труда.

• Законодательство, судебная система, государственное управление. Для массовой индустриализации требовалась свобода предпринимательства, которой противостояли сословные преграды: потенциальные предприниматели и промышленники были разделены между сословиями дворян, купцов (трех гильдий), государственных и крепостных крестьян, и каждое из этих сословий («состояний» по официальной терминологии) пользовалось особым набором прав. Так, могли иметь место абсурдные, на современный взгляд, ситуации, когда предприимчивый крепостной мог быть значительно богаче своего помещика, но все еще оставаться от него в зависимости [1]. Например, крестьянин-старообрядец Савва Морозов еще в 1797 г. создал шелкоткацкую фабрику в Зуево, но только в 1821 г. смог выкупить себя и свою семью на волю за очень крупную сумму в 17 000 руб. по Указу о вольных хлебопашцах. После этого Морозов записался в купечество. Он стал основателем одной из крупнейших промышленных династий дореволюционной России.

Необходимость привести государственные институты в соответствие с духом времени вызвала к жизни Великие реформы императора Александра II (1855–1881 гг. правления). Самой главной из них стала крестьянская реформа, включавшая отмену крепостного права (1861). Затем последовали земская, городская, судебная, военная реформы и др. Они так сильно изменили облик страны, что принято говорить о дореформенной и пореформенной России.

Великие реформы повлияли на промышленное развитие: освобожденные крестьяне стали пополнять рынок вольнонаемной рабочей силы; помещики вкладывали полученные от государства деньги в банки и различные предприятия; созданные суды позволяли быстрее разбирать деловые споры; предпринимательская активность оживилась.

История транспорта в России XIX в.

Развитие транспорта непосредственно связано с промышленным развитием России. Учитывая огромные размеры нашей страны, трудно переоценить важность путей сообщения, поэтому транспортные инновации довольно быстро достигли российских пределов. В частности, уже вскоре после первого рейса парохода «Клермонт» (США, 1807), с которого принято отсчитывать историю коммерческого пароходства, пароходы начали появляться в России, несмотря на продолжение широкого привлечения бурлаков. В 1815–1825 гг. 11 речных пароходов были спущены на воду петербургским предприятием Ч. Берда (прибыл в Россию с Ч. Гаскойном). Кроме него, пароходостроением занимался В.А. Всеволожский на заводе в Пожве. Уже в 1820 г. в России действовало 16 пароходов, а в 1823 г. образована первая пароходная компания на Волге. Однако в дореформенный период коммерческое применение пароходов оставалось довольно ограниченным. В пореформенный период пароходы стали все чаще сменять на водных путях бурлаков и тяговых животных: если в 1852 г. на реке Волге было всего 30 пароходов, то к 1890 г. их насчитывалось уже 1025!

Подобная ситуация ожидала и железные дороги. В технологическом плане Россия некритично отставала от европейских стран: если первая в мире общественная железная дорога открылась в Англии в 1825 г., то русская Царскосельская дорога (1837) стала шестой в мире. Но в дореформенный период железнодорожное строительство не стало массовым: единственной линией, имевшей стратегическое и коммерческое значение, стала Николаевская железная дорога между Санкт-Петербургом и Москвой. Она была открыта по указанию Николая I в 1851 г., и до сих пор по ней ходят поезда в Санкт-Петербург. Однако уже использовались железные дороги локального значения (на складах или заводах). В 1844–1848 гг. один только уже упоминаемый чугунолитейный завод в Петербурге выпустил 162 локомотива.

Настоящая транспортная революция наступила в эпоху Великих реформ. Правительство Александра II справедливо полагало, что одной из причин поражения в Крымской войне было отсутствие современных путей сообщения. Поэтому уже в 1857 г. был выпущен царский указ о создании сети железных дорог.

Поначалу железнодорожное строительство было отдано в частные руки. Создавались акционерные общества, выпускавшие бумаги, доход от которых гарантировался правительством. В том числе, на обеспечение созданных предприятий и фирм пошли деньги, вырученные от продажи Аляски (они составили особый Железнодорожный фонд). Акции и облигации быстро раскупались, и прибыльность железнодорожных предприятий стала очевидна всем. Новые компании возникали одна за одной. Их руководство прибегало к спекуляции и финансовым махинациям, стремясь извлечь как можно больше выгоды из государственной поддержки отрасли. Строительная лихорадка 1860–1870-х гг. породила «железнодорожных королей» — наиболее удачливых подрядчиков или взращенных на казенных деньгах олигархов.

При этом железнодорожная сеть действительно расширялась. Так, если за 30 лет (1837–1867) в России было проложено 5 тыс. км путей, то в 1868–1877 гг. всего за 10 лет — 16 тыс. км, т.е. в три раза больше. Таким образом, темпы строительства выросли почти в десять раз! К 1880 г. почти половина Европейской части России была охвачена железнодорожным сообщением. Кроме очевидных выгод от сокращения времени в пути, создание каждой железной дороги способствовало огромным заказам на металл, рельсы, паровозы, вагоны. В России, как и во многих других странах, железнодорожное строительство выступало в качестве двигателя индустриализации.

В то же время в условиях работы железных дорог того периода существовал целый ряд системных проблем, порожденных методом их строительства: магистрали создавались в значительной части не для собственного транспортного бизнеса и даже не для продажи на рынок, а для отчета чиновникам (так как новые дороги строились именно по заказу правительства). Инвестору же было безразлично, будет ли строящаяся магистраль рентабельной, нужна ли она конкретным грузовладельцам и что по ней повезут.

Эксплуатация частных железных дорог также была весьма небрежной. Железнодорожные магнаты строили быстро и дешево, зачастую грубо нарушая правила производства работ: не соблюдали технические условия, возводили дешевые деревянные мосты и укладывали рельсы, которые могли выдержать только легкие составы. Большинство железных дорог в России не было оснащено необходимым для безопасного движения оборудованием, следствием чего были частые катастрофы. Скорость движения составов как товарных, так и пассажирских, была много ниже расчетной.

Во время русско-турецкой войны (1877–1878) проблемы с переброской войск выявили недостатки российской железнодорожной сети. Кроме того, 1880-е гг. были отмечены экономическим кризисом, спадом производства. Это повлекло за собой изменение государственной политики. Начался выкуп железных дорог в государственную собственность. Новые дороги предполагалось строить на средства казны, а существующие — оптимизировать. В 1880–1890-е гг. было проведено много новых железнодорожных веток из Москвы, в том числе в Казань, в Киев, на Кавказ. К концу XIX в. почти каждая губерния Европейской части России была включена в железнодорожную сеть. Безусловно, эпохальным достижением стало строительство самой протяженной в мире Транссибирской магистрали, начатое в правление Александра III в 1891 г.

Трудно переоценить значение транспортной революции для нашей страны. Паровозы и пароходы разрешили проблему расстояний, столетиями замедлявших развитие страны. Традиционно удаленные районы — Урал, Сибирь, Кавказ — получили возможность поставлять свою продукцию в разные регионы на общероссийский рынок.

Индустриализация в России

Завершение промышленного переворота в стране относят к 1880–1890-м гг., когда бóльшая часть промышленной продукции изготавливалась с применением машин, бóльшая часть энергии вырабатывалась различными двигателями. Несмотря на отставание в объемах выпуска от ведущих промышленных держав (США, Германии, Великобритании), российская промышленность структурно соответствовала времени и могла выпускать самую современную на тот момент технику: аэропланы, автомобили, подводные лодки, огромные корабли-дредноуты. Однако бóльшая часть населения страны по-прежнему была занята в сельском хозяйстве.

Склонность промышленных предприятий группироваться, сосредоточиваться в определенных районах связана со стремлением снизить транспортные издержки, облегчить обмен технологиями и опытом, поиск рабочей силы. Достижения российских и иностранных ученых способствовали дальнейшему развитию производств и их расширению, характерному для индустриализации.

В пореформенной России развитие промышленности и в особенности транспорта привело к росту существующих районов и возникновению новых. Так, с 1870-х гг. начал стремительно развиваться Южный промышленный район, включивший в себя Донецкий каменноугольный и Криворожский железнорудный бассейны. С 1870 по 1890 гг. добыча угля в Донбассе выросла в сто раз — с 15 млн пудов до 1,5 млрд. К концу XIX в. на Донбассе вырабатывалось почти 90 % российского угля. Железнорудные предприятия, возникавшие на юге и востоке региона, оспаривали лидерство Урала, устаревшего в материальной части, который только во второй половине 1880-х гг. начал модернизацию [2, с. 154].

Уникальной отраслью стала нефтяная, представленная Бакинским районом. К концу XIX в. нефтепромыслы в Баку давали 95 % российской нефти и около 50 % мировой. Здесь строились нефтеперегонные заводы и нефтепроводы, возникали крупнейшие международные компании.

Бум текстильной промышленности произошел в городе Лодзи, находившемся в подконтрольной России Польше и в котором наблюдался более быстрый рост, чем в любом другом европейском городе: население этого городка выросло с 1000 человек в 1820 г. до 500 000 к концу XIX в. Укреплял свое положение и Центральный промышленный район — Москва с прилегающими нечерноземными губерниями. Здесь находились не только крупнейшие текстильные предприятия, но и машиностроительные заводы, включая самые технологичные — электрохимические и электротехнические, построенные при участии иностранных специалистов. В поисках рабочей силы предприниматели организовывали свои производства в густонаселенных местах, привлекая местное сельское население к промышленной занятости на месте, без переселения в город, формируя фабричные поселения, постепенно перерастающие в города со свойственными для индустриализации урбанизацией и социальными проблемами. Ярким примером такого явления во Владимирской губернии стал город Иваново-Вознесенск, названный «русским Манчестером», получивший статус безуездного города в 1871 г., в котором находились 59 фабрик в конце XIX в. В 1914 г. население составляло 146 тыс. человек, в то время как в губернском Владимире оно насчитывало 47 тыс. человек. В крупные индустриальные центры на заработки стягивалось население. В случае нехватки работников в сельские регионы направлялись вербовщики.

Общество в пореформенной России

Как и в любой другой стране, российское общество не могло избежать потрясений, связанных со стремительной перестройкой общественных, политических, экономических институтов, вызванной промышленным переворотом, а также Великими реформами.

Отмена крепостного права была крайне сложной операцией, потребовавшей от императора Александра II и его приближенных серьезной работы и политической воли. Известно, что государи, начиная с Екатерины II, задумывались об упразднении этого института, но каждого из них останавливал неизбежный в таком случае конфликт интересов. Ведь фактически требовалось тем или иным образом отобрать собственность у десятков тысяч подданных — помещиков, получивших ее за собственную службу или заслуги предков и справедливо уверенных в своем праве на нее. И хотя власть опасалась крестьянского восстания — «новой Пугачевщины» — недовольство дворян, составлявших большинство военных и гражданских служащих, было опаснее.

Тем не менее, Александру II удалось осуществить освобождение крестьян и даже представить его как собственную инициативу дворянства. Безусловно, эта мера не могла иметь успеха, если бы среди самих дворян посредством либеральных идей современников (декабристов, западников, славянофилов) постепенно не сформировалось понимание ее необходимости.

В результате было принято компромиссное решение. Крестьянская реформа 1861 г. действительно дала крестьянам личную свободу, но не решила аграрный вопрос, связанный с собственностью на землю.

Последствия реформы были двоякими. Так, некоторые крестьяне получили личную свободу, избавились от унизительной зависимости и приобрели новый гражданско-правовой статус. Теперь крестьянин мог не только обрабатывать землю, но и с разрешения общины уйти на заработки или открыть собственное предприятие, чем воспользовались многие из вчерашних крепостных. Таким образом, промышленность получила дополнительную рабочую силу, и одновременно выросла предпринимательская активность крестьян. В то же время помещики, получившие деньги, относили их в банки, расплачивались с долгами или вкладывали в более рискованные предприятия. Наряду с выгодными условиями для прихода иностранного капитала в страну это вызвало бум инвестиций в экономике. Часть помещиков занялась предпринимательством, выстраивая отношения с крестьянами на капиталистической основе.

Однако была и другая сторона. Освобождение крестьян не было одновременным: получив личную свободу, большинство крестьян не заключили выкупной сделки с помещиками и остались на «временнообязанном» положении, отрабатывая прежние крепостные повинности.