

ISSN 2412-8988

DOI: 10.17117/cn.2016.03.02

<http://ucom.ru/doc/cn.2016.03.02.pdf>

**Вестник научных
конференций**

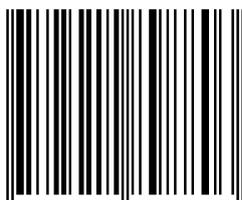
2016 · N 3-2(7)

Наука и образование в жизни современного общества

*По материалам международной
научно-практической конференции
31 марта 2016 г.*

Часть 2

ISSN 2412-8988



9 772412 898803



<http://ucom.ru/cn>

оглавлениями, которые раскрывали содержание и наиболее спрашиваемых отечественных изданий. Добавление страниц заметно «утяжелило» ВВП, но после очередной оптимизации её вес вновь уменьшился (см. Табл. 1). С 31.08.2010 г. были добавлены еженедельные списки новых поступлений *зарубежных журналов* (с указанием веб-адресов), а с 14.04.2015 г. – аналогичные списки по *отечественным журналам*.

Некоторые специфические свойства ВВП оказывают значительное положительное воздействие на информационный образ библиотечного сайта. Постоянная актуализация выставочной информации способствует образованию устойчивой целевой аудитории регулярных посетителей. Например, по данным Яндекс-Метрики, доля новых посетителей ВВП на сайте *www.prometeus.nsc.ru* в 2015 г. была существенно ниже, чем в среднем по сайту (96,3 % против 99,8 %). Из общего количества просмотров сайта в 4,06 млн на долю ВВП пришлось 5,37 %, но показатель глубины просмотра по выставке был выше, чем в целом по сайту (1,73 страницы на визит к ВВП против 1,66 по сайту).

Таким образом, развивая выставку новых поступлений как *обязательную структурную часть сайта библиотеки* можно реально усилить эффективность библиотечной работы в новой электронной среде.

...

1. Мелентьева Ю.П. Библиотечное обслуживание. М.: ФАИР, 2006. (Специальный издательский проект для библиотек). С. 192, 197.

2. Дворкина М.Я. Библиотечно-информационная деятельность: теоретические основы и особенности развития в традиционной и электронной среде. М.: ФАИР, 2009. С. 60, 88–90.

Канн С.К.
Юбилейный год Транссиба
(к 125-летию начала и 100-летию завершения
строительства великой магистрали)

ГПНТБ СО РАН, г. Новосибирск

Весной 1891 г. цесаревич Николай завершал «обозрение иноземных стран Востока», когда получил высочайшее поручение публично объявить о начале «постройки сплошной через всю Сибирь железной дороги». Повелением своего отца наследник престола лично участвовал в закладке магистрали и вокзала во Владивостоке. Поручение Александра III облекалось в форму высочайшего Рескрипта, утверждённого 17(29) марта [1–3], а не Именного Указа правящему Сенату. Эта деталь подчёркивала решимость власти довести до конца затеянное нелёгкое дело. Геополитические цели Транссибирской магистрали скрывались за словами о «мирном преуспевании» сибирских областей, «обильных дарами природы». Эти формулировки готовил управлявший делами Комитета министров А.Н. Куломзин, сыгравший большую роль в дальнейших событиях.

Вопреки расхожему мнению, страна узнала о царском повелении далеко не сразу, отнюдь не в марте 1891 г. Неизвестно, кто и как доставил рескрипт в руки цесаревича, но текст этого документа был «распубликован» Северным телеграфным агентством, как и оговаривалось, лишь «по вступлении наследника вновь на

Русскую землю», то есть 12 мая, когда высочайшая процессия покинула борт фрегата «Память Азова» [4]. В это время в Петербурге интенсивно готовились законодательные, финансовые и технические решения по постройке Великого Сибирского пути.

Скрытый характер подготовки, проведения изысканий и начала работ объяснялся желанием сохранить благоприятные внутренние и внешние условия для реализации проекта. Громкая реклама в условиях полной неопределённости планов могла серьёзно повлиять на рынки капитала. По словам С.Ю. Витте, «некоторая опасность» крылась уже в самой возможности «недоброжелателей России» вести агитацию, используя неблагоприятное стечение обстоятельств для временного понижения стоимости российских фондов и курса рубля [5]. Кроме того, вся предыдущая история железнодорожного строительства в 1860–1880-е гг. указывала на риски излишней «публичности», имевшей следствием взлёт спекуляции землёй, удорожание рабочей силы, припасов и пр.

Тем не менее, стремительное развитие событий и сложность задач, требовавших незамедлительных решений, насущная необходимость бороться с косностью местных чиновников вынудили правительство обратиться к силе «гласности» и поддержке печати. Были написаны тысячи книг и статей о постройке Великого Сибирского пути и мероприятиях Комитета Сибирской железной дороги (КСЖД), который координировал деятельность по изучению и освоению Сибири. За предельно сжатый срок резко повысился уровень знаний об окраинах страны, невежеству были нанесены ощутимые удары. Никто бы уже не решился предлагать полуфантастические идеи, возникавшие ещё совсем недавно, – такие, как проведение Кругобайкальского участка дороги по насыпи, устроенной в самом Байкале [6], или по прибрежной полосе, оголённой с помощью прорытия второго русла Ангары и понижения уровня озера [7].

«По мере развёртывания исследовательских и строительных работ, – резюмировал В.Ф. Борзунов, – магистраль постепенно была выведена за узкие стратегические рамки на простор экономической, колонизационной и социальной политики правительства. Это выразилось, в частности, в увеличении ассигнований на так называемые вспомогательные предприятия магистрали и усиление её пропускной и провозной способности» [8]. Если до постройки железной дороги Сибирь испытывала острый дефицит рабочих рук, а число мужчин в рабочем возрасте колебалось в пределах от 25 до 60 человек на версту пути [9], то с открытием эксплуатации первых рельсовых участков за Урал хлынул поток переселенцев, готовых братья за любую работу.

Переселенцы сознательно и добровольно шли на тяготы, ожидавшие их в пути к неведомому счастью. Летом 1896 г. А.Н. Куломзин лично отправился с осмотром в Сибирь и проехал 2200 вёрст водными и 5000 грунтовыми путями, посетив за три месяца 135 переселенческих посёлков. В Челябинске он лицезрел тысячные толпы крестьян, живших в тесных берёзовых шалашах, матерей с детьми на руках, бесконечные очереди за получением горячей гороховой похлёбки или щей. Фунт чёрного хлеба стоил копейку, белого – две, «дешевле пареной репы», – отметил статс-секретарь. Детям раздавали молоко, но не много, только два ведра в день. «Я на два рубля напоил и накормил массу детей, – писал Куломзин с дороги. – В Кургане им был суп от нашего Комитета [КСЖД. – С.К.], а дорогой мы их подкармливаем». С ужасом глядел сановник на дифтеритную

больницу в Петухово, на скопище больных корью у станций великой магистрали. «Столько отчаянных слёз, что душа переворачивается», – можно прочесть в черновике его воспоминаний [10]. Очень скоро он пришёл к убеждению, что приехал вовремя и сможет сделать «много добра, изучив сам дело и двинув его на месте. Конечно, я ничем не распоряжаюсь, – писал Куломзин, – но мои просьбы действуют магически. Кроме того, и в будущем я о многом буду иметь другое мнение и на многое буду смотреть иначе».

Постройка Транссиба на всём его протяжении была окончена после сдачи Амурского моста 5(18) октября 1916 г. Дорога изменила не только Сибирь, но и всю Россию – современники назвали её «Позвоночным хребтом русского великана» [11]. Мы же отметим главное. Магистраль сблизила развитый центр страны и удалённые окраины, накрепко связала гигантские пространства, уничтожив сезонное «проклятие» осенних и весенних распутиц и паводков. Начали складываться условия для эффективного развития сибирских и дальневосточных регионов, подъёма их социально-экономического уровня.

Не менее важным представляется и мировое, геополитическое значение Транссиба. Рельсовый путь через всю Евразию более чем в два раза сократил расстояние от европейских столиц до побережья Тихого океана по сравнению с прежним круглым маршрутом, минуя моря и океаны (11 тыс. км по суше против 23 тыс. км по воде). По словам французского экономиста Леруа-Больё (*Pierre Paul Leroy-Beaulieu*), магистраль «сильно увеличила влияние Европы на Азию вообще», когда перенесла «центр политики и европейского властолюбия... от Леванта и Средиземного моря на Крайний Восток» [12].

Вглядываясь в события вековой давности, можно признать, что Транссиб оправдал все самые смелые ожидания, но сегодня нельзя не усматривать у него не только великого прошлого, но и великого будущего.

...

1. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 560. Оп. 27. Д. 3. Л. 62–62 об.

2. РГИА. Ф. 229. Оп. 3. Д. 408. Л. 76–76 об, 79.

3. Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в её прошлом и настоящем: исторический очерк к 10-летию Комитета Сибирской железной дороги, 1893–1903 / под гл. ред. А.Н. Куломзина. СПб., 1903. С. 106.

4. Телеграммы Северного телеграфного агентства // Восточное обозрение. 1891. 19 мая, № 21. С. 1.

5. Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов: в 5 т. Т. 1. Кн. 2, ч. 1. М.: Наука, 2004. С. 227–228.

6. Материалы Комитета Сибирской железной дороги (МКСЖД) / экз. Российской государственной библиотеки (РГБ); шифр: А306–1. СПб., 1896. Т. 11. Л. 157 об.

7. Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 400. Оп. 1. Д. 2779. Л. 3 об.

8. Борзунов В.Ф. История создания Транссибирской железнодорожной магистрали XIX – начала XX вв.: автореф. дис. ... д-ра ист. наук / Том. гос. ун-т. М., 1972. С. 17.

9. Труды высочайше учрежденной Комиссии для исследования на месте дела сооружения Сибирской железной дороги / экз. РГБ; шифр: А306–2. СПб., 1895. Т. 4. Л. 915, 920, 922.

10. Отдел рукописей Российской государственной библиотеки (ОР РГБ). Ф. 178. М. 9803. Д. 8. Л. 6–8 (Черновик воспоминаний А.Н. Куломзина).

11. МКСЖД. СПб., 1901. Т. 22. Л. 640.

12. Кеннинггам В. Основные черты современной цивилизации. Леруа-Болье П. Великая Сибирская железная дорога. Харьков, 1899. С. 69.

Лейс Е.В., Микитенко А.Н., Чакурин В.А.
Анализ эвакуации неисправной автомобильной
техники во внутреннем вооруженном конфликте

ВАМТО, г. Санкт-Петербург

В современной войне неизмеримо возрастает роль автомобильной техники, как одного из основных средств, обеспечивающих тактическую и оперативную подвижность войск. Что подтверждается участием внутренних войск МВД России в вооруженных конфликтах и учениях, проводимыми с войсками.

Современный характер боевых действий предполагает применение противником различных видов оружия, в том числе и высокоточного оружия, а также диверсионно-разведывательных, террористических мероприятий и акций. Проанализировав формы и способы применения сил и средств противника при ведении вооруженных конфликтов, а также его действующие и перспективные руководящие документы, можно сделать вывод, об отказе противника от линейных действий и переходе к маневренным действиям на избранных направлениях, на флангах и в тылу наших войск разнovidными тактическими группировками, одновременно действующими на всю глубину оперативного построения войск, что в свою очередь повлечет за собой поражение объектов оборонной промышленности и других военно-экономических объектов, и может снизить возможности по восполнению потерь, за счет поставки АТ из глубины страны, а также и последующую эвакуацию неисправной АТ. В таких условиях эвакуация и ремонт АТ непосредственно в войсках, будут являться одним из источников восполнения потерь и поддержания боеспособности войск.

Предполагается, что различные по составу группировки войск (сил) будут действовать в назначенных зонах ответственности автономно при наличии открытых флангов и отсутствии соседей. Будут применяться нестандартные способы ведения боевых действий, предполагающие в рамках одного вооруженного конфликта ведение воздушных, оборонительных, наступательных, специальных, информационных и иных видах боевых действий.

По этой причине группировки войск (сил) в настоящее время не разделяется, как ранее фронтовая – на оборонительную или наступательную. Повышение роли технического обеспечения, решение задач службами технического обеспечения по восстановлению техники, потребовало в настоящее время провести анализ теоритических источников и разработать предложения по повышению эффективности функционирования эвакуации автомобильной техники и эффективному