

К МЕТОДОЛОГИИ ИСТОРИЧЕСКОГО ПОЗНАНИЯ

М.А. Ковальчук

Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

Автор провел обзор имеющихся методологических подходов к изучению отечественной и мировой истории. Выдвинута гипотеза о дальневосточной субцивилизации как составной части российской цивилизации (историческом регионе). В рамках формационного подхода автор считает возможным разделить развитие общества не на до- и послеиндустриальный период, а на доиндустриальный, прединдустриальный и индустриальный периоды.

Общественно-историческое развитие как деятельность человека выражается в пространственном и временном многообразии. В свете таких фундаментальных категорий философии, как пространство и время, нами рассматривается соотношение формационного и цивилизационного подходов [27] в изучении исторического прошлого. При этом наибольшую методологическую сложность представляет, на наш взгляд, понятийный аппарат. Так, формационный подход отождествляется непременно с марксизмом [3]. Однако автор придерживается той точки зрения, что формационный подход гораздо шире, чем марксистская концепция общественно-исторических формаций. Он включает в себя целый ряд теорий, в которых дается временной («вертикальный») срез общеисторического процесса, в результате чего последний делится на отдельные временные отрезки, которые можно называть формациями или эпохами, имеющими свои отличительные качественные характеристики. Для марксистов – это первобытнообщинный строй, рабовладельческая, феодальная, капиталистическая и коммунистическая формации. Для сторонников теории индустриализации – это доиндустриальное, индустриальное и постиндустриальное общество и т.д. При этом немаловажную роль играют критерии той или иной формации (эпохи) в различных теоретических построениях.

Рассматривая вопросы методологии отечественной исторической науки, нельзя не остановиться на анализе марксистских концепций. Марксизм возник на почве европейского Просвещения. Его расцвет как учения, завоевывавшего себе все новых и новых сторонников, приходится на конец XIX – первую половину XX вв. Именно тогда те, кто пытался развить учение К.Маркса, делали это путем отрицания в прошлом существенных, но устаревших его положений, оставаясь верными марксистской методологии. Ревностно оберегая «чистоту марксизма», идеологи советского строя не позволили отечественным ученым развивать дальше само учение, как это ни покажется странным (с точки зрения «ортодоксов»), через его отрицание. Тем не менее многие положения марксизма стали достоянием мировой науки.

В этой связи нам представляется продуктивным обратить свой взор на теорию «индустриального общества». Современные западные мыслители рассматривают его шире понятия «капиталистическое общество»,

которое, по их мнению, лишь начальная стадия развития индустриального. В России индустриализация берет начало со второй четверти XIX в., когда постепенно происходит внедрение паровых двигателей («промышленная революция»), которые, однако, находят большее применение не в промышленности, как это было в Европе и в Америке, а на транспорте (паровозы и пароходы).

Незавершенность процесса индустриализации к 1917 г. сделали необходимым его продолжение в советский период, но несколько иными методами. Последнее, на наш взгляд, не дает основания отечественным историкам говорить о так называемой «социалистической индустриализации», причислять ее к закономерностям социализма. Характерно, что В.И. Ленин, который для советских историков был классиком марксизма, вообще не употреблял термин «социалистическая индустриализация» и не противопоставлял ее «капиталистической», как это было принято в отечественной историографии. Следование заданной схеме привело к тому, что в советской историографии понятие «индустриализация как единый процесс» разрывается на два дискретных и в чем-то «в корне противоположных» явления: «социалистическая индустриализация» и «капиталистическая индустриализация». Социальные процессы, обусловленные индустриализацией, излагались по принципу противопоставления дореволюционного периода послереволюционному. Этому способствовали и официальные теоретические установки, категорично отвергавшие теорию конвергенции, обосновывающую сближение обществ с различным социальным строем в ходе создания индустриального и постиндустриального обществ.

Автор считает, что необходимо не противопоставлять, а внимательно сравнивать до- и послереволюционные периоды истории нашей страны, находить не только различия, но и сходство. В этом ключе и выдержана работа, посвященная формированию транспортной отрасли на Дальнем Востоке. Однако есть ряд трудностей. За 1917–1920 гг. произошла частичная деиндустриализация российского общества, что обусловило и большинство негативных социальных явлений. Последнее наблюдалось и в годы первой пятилетки. Возникает своеобразный «прерыв непрерывности», когда между «разорванными» периодами социальные параметры, характеризующие уровень жизни, квалификации работников, оказались

трудно сопоставимыми. Автор преодолевает этот «разрыв» следующим образом:

1. Все процессы, в том числе социального характера, протекающие на Дальнего Востока России, можно рассматривать в рамках единого периода, взятого с начала формирования до начала Великой Отечественной войны, без разрыва их на до- и послереволюционные этапы. Необходимо отойти от жесткой привязки ее к 1917 г., как это делалось в советской историографии.

2. Для сопоставления «несопоставимого» можно использовать математическую формализацию и экстраполирование статистических данных, характеризующих численность отдельных социальных групп, уровень их жизни и т.п. в различные периоды. Отечественными историками было принято утверждать, что индустриализация в СССР завершилась накануне Великой Отечественной войны. Однако еще в советский период этот исторический рубеж отодвигается ими на более позднее время [17, 18]. Автор приходит к выводу, что между доиндустриальным и индустриальным этапом развития общества может быть промежуточный – предындустриальный этап. Это подтверждается конкретными исследованиями, посвященными формированию автодорожной отрасли Дальнего Востока. 1930-е–1950-е гг. можно назвать предындустриальным этапом развития отрасли, когда механизация заменяет тяжелый ручной труд только на отдельных операциях и не имеет комплексный, всеохватывающий характер. Новые выводы требуют дальнейшего обоснования исследованиями и теоретическими проработками как в общероссийском, так и в региональном и отраслевом плане [13; 24].

Понятие «индустриальное общество» тесно связано с концепцией модернизации [24]. В ее основе лежит понятие «современное» (*modern* – лат.) общество, свободное от пут традиционного. Еще в ранних работах К. Маркса проводится разграничение между «архаичной» и «вторичной» общественными формациями [19]. Последняя еще носит название экономической. В ней существует отчуждение и экономическое (производство материальных благ) превалирует над другими сферами деятельности.

Модернизация тесно увязывается с развитием производительных сил. При капитализме (сторонники модернизации признают в рамках вторичной макроформации эту ступень развития общества) происходит переход от естественных производительных сил к общественным. В рамках последнего наблюдается становление фабрично-заводского производства, получившее название раннеиндустриальной модернизации или промышленного переворота, и переход к поточно-конвейерному производству – позднеиндустриальной модернизации [23].

По мнению большинства авторов, классическим образцом принимается ранняя («органичная») модернизация, охватившая страны Западной Европы и США в XVIII–XIX вв. Ее успех был обусловлен (согласно концепции Э. Хоксбума) «двумя революциями»: 1) либерально-демократическими, идейно-политическими; 2) промышленной революцией. В результате западное общество приобрело способность к самостоятельному раз-

витию, перестройке и приспособлению к быстроменяющемуся миру. При этом восторжествовали либеральные идеалы, произошел сдвиг от традиционной общинности к индивидуальной автономности. Таким образом, в теории модернизации большое место занимают не только вопросы технологического развития производительных сил общества, но и связанные с этим социальные, политические процессы. Отсюда такие понятия современной социологии, как «страта», «социальная мобильность» (вертикальная, горизонтальная) имеют большое значение [1]. Без них нельзя было бы анализировать происшедшие в России социальные сдвиги.

Многие сторонники теории модернизации выставляют ее раннюю модель как классический образец, только следуя которому можно достичь успеха на пути прогресса. Модернизация становится синонимом «вестернизации» для стран «догоняющего» типа развития. К последним относят и Россию. Но модернизация у нас шла иначе, чем на Западе. Она была инициирована «сверху» чиновничье-бюрократической элитой. Нарождавшаяся буржуазия была лишь активным сторонником реформ, тогда как оставшаяся часть общества, в лучшем случае, воспринимала их пассивно, а в худшем – враждебно. Верхушечный характер модернизации обусловил усиление роли государства в их проведении. Последнее присуще не только для царской России, но и для СССР.

В конкретных исследованиях можно проследить эволюцию системы управления обществом через призму возрастания роли государства в ней, вплоть до полного всеохватывающего (*total* – лат.) контроля, включая идеологическое манипулирование кадрами. В них рассматриваются и масштабы репрессий среди дальневосточников. В этом контексте концепция тоталитаризма является вполне рабочей, не использовать которую при объяснении трагических страниц истории прошлого нашей страны просто нельзя.

В то же время бросается в глаза сугубо негативное отношение большинства приверженцев этой теории к реальной действительности в СССР в 30-е гг. XX в. Однако даже такой «закоренелый» антикоммунист как З. Бжежинский писал: «Сталинская эпоха в значительной степени интерпретировалась как эпоха великих социальных перемен, стремительной динамики, перехода сельскохозяйственной экономики в индустриальную. И в некотором смысле это верно. При Сталине Советский Союз действительно стал великой индустриальной державой» [4]. Конкретные факты, приведенные в наших работах, лишний раз подтверждают это вынужденное признание.

Все вышесказанное еще раз убеждает нас в необходимости самостоятельной проработки отечественными учеными модели исторического развития страны. Некоторые сдвиги в этом направлении появились еще в период «перестройки». Так, модернизация для А.С. Ахиезера не есть вестернизация, а внутренняя логика традиционного общества является столь же рациональной, что и для современного либерального. Отсюда вытекает способность первого при определенных условиях принять новое, освоив его как свое [2].

Пристальное внимание советской исторической науки к социально-экономическим проблемам развития России позволило накопить солидный багаж эмпирических знаний. Не использовать их только потому, что это сделано учеными-марксистами, по крайней мере, неразумно. В то же время, раскрывая «объективные законы» развития общества, советские исследователи схематизировали этот процесс. Движение общества к рациональной (или как сейчас полагают к утопической) цели (социализм, коммунизм) рисовалось как имеющее самодовлеющий, безальтернативный характер (равно как сейчас движение к рынку). Конкретные исторические исследования как бы иллюстрировали эти «марксистские» схемы. Характерно, что А.И. Крушанов, внесший огромный вклад в становление исторической науки на Дальнем Востоке, настойчиво повторял в своих работах мысль, что исторический путь развития региона соответствовал общероссийскому [16]. Одностороннее движение исторической мысли от общего к частному вело к тому, что особенности регионального развития как бы растворялись в общих закономерностях. Не случайно Г.А. Унпелев, рассматривающий специфику индустриализации дальневосточного региона, указывая на трудности ее осуществления, связанные с удаленностью и неразвитостью транспортных коммуникаций, упускает из анализа процесс формирования транспортной системы Дальнего Востока в 1930-е гг. [26]. Безусловно, концентрируя внимание на общих закономерностях развития как Дальнего Востока, так и в целом страны, оба вышеназванных ученых вольно или невольно выпускали из виду то, что противоречило или не вписывалось в общую схему. Таким образом, распалось полное видение исторического процесса.

Цивилизация как понятие является еще более многосложным, чем формация [9]. Оно употребляется нами в качестве характеристики локально-пространственных исторических образований, каждое из которых имеет свои отличительные черты и в совокупности составляет единую человеческую цивилизацию. Таким образом, цивилизационный подход позволяет дать как бы «горизонтальный» (пространственный) срез исторического времени во всем его многообразии.

Нам импонирует такое высказывание А. Тойнби: «Тезис об унификации мира на базе западной экономической системы как закономерном итоге единого и непрерывного процесса развития человеческой истории приводит к грубейшим искажениям фактов и к поразительному сужению исторического кругозора» [25]. Эвристическая ценность цивилизационного подхода, которая наиболее полно изложена в работах А. Тойнби, для нас заключается в следующих положениях. 1. Констатация различий между цивилизациями ведет к необходимости акцентировать внимание исследователей на особенностях их возникновения, функционирования и развития. 2. Как правило, сторонники цивилизационного подхода больше описывают, чем объясняют причины происходящих событий. Необходимость использования нарративного (описательного) метода в исторических исследованиях будет сохраняться всегда. Но нужно не забы-

вать и того, что в постсоветское время многие бесспорные исторические факты подвергаются сомнению, а сомнительные выдаются за истинные. Историкам необходимо пройти путь своеобразной перепроверки уже известных фактов и их сопоставления с новыми сведениями, которые стали им доступны в последнее время. 3. В качестве главного признака, отличающего одну цивилизацию от другой А. Тойнби считал конфессиональную принадлежность основной массы населения данного «исторического региона». Здесь четко прослеживается линия, идущая от М. Вебера, сумевшего убедительно доказать роль протестантизма в становлении западной цивилизации [5]. Крен в сторону социально-экономических проблем в исследовании привел советских историков к тому, что социально-психологическая, социокультурная проблематика почти не присутствует в их работах. 4. А. Тойнби, создавая глобальную цивилизационную модель истории человечества, рассматривал Россию как основу особой цивилизации, получившей у него название «Православное христианское общество» [25].

В принципе, не представляет большого труда идентифицировать Россию как особую цивилизацию, исходя из этнической характеристики населения (славяне, с преобладанием русских и сильным тюркским элементом), его конфессиональной принадлежности (православные и мусульмане, при наличии буддистов), пространственного положения (Евразия) и характеристики (огромная протяженность, суровость климата и т.д.). Однако дальнейший анализ специфических особенностей Российской цивилизации, граница ее влияния требуют углубленного исследования российской действительности и ее истории. Нельзя ограничиться признанием общеизвестного факта о евразийском положении страны. Важно понять, как это сказалось на ее развитии.

В свое время В.О. Ключевский метко заметил: «История России есть история страны, которая колонизируется. Область колонизации расширялась вместе с государственной ее территорией» [9]. История России заполнена героическими усилиями в преодолении пространства, его хозяйственного освоения. При этом именно транспорт придавал импульс ускорению «колонизации» новых мест.

В увязке с понятием пространства следует остановиться еще на двух – удаленность и оторванность. Первое характеризует количественную сторону пространства и ассоциируется с большим расстоянием от центра до окраин (в нашем случае дальневосточных). Второе – степень доступности того или иного места для жителей других регионов. История Дальнего Востока России как раз и рассматривается нами через призму ликвидации транспортной оторванности дальневосточного региона от других районов страны. Оторванность может быть следствием не только удаленности, но и труднодоступности региона или его отдельных частей. Под труднодоступностью мы понимаем и сложный характер местности (леса, горы, быстрые реки и т.п.) и суровые климатические условия. В силу всех этих причин транспортное освоение Дальнего Востока было всегда делом общенародным. Какова роль государства в этом? Может быть, его большой удель-

ный вес в жизни общества (по сравнению со странами Запада) обусловлен не только потребностью «догоняющего развития», но и цивилизационными особенностями России, связанными с ее пространственной характеристикой? Ответ на эти вопросы могут дать только конкретные факты.

Понятие пространства для России характеризуется не только огромной протяженностью (количественная сторона) и труднодоступностью (физическая характеристика), но и местоположением региона относительно других регионов страны, а ее самой относительно других государств. Особое внимание последнему аспекту уделили сторонники евразийской концепции. Они формулировали ее следующим образом: «Евразия – особый географический и культурный мир. Весь смысл и пафос наших утверждений сводится к тому, что мы осознаем и провозглашаем сущностные особенности евразийско-русской культуры и особого его субъекта как симфонической личности» [22]. Пространственное положение России, по мнению евразийцев, оказывает огромное воздействие на ее историческую судьбу, позволяет ей найти «третий» путь развития, отличный как от европейского, так и от азиатского, и одновременно вместить в себя оба начала.

Уместно обратиться к понятию «субцивилизация», но не в хронологическом плане [28], а в пространственно-географическом (по аналогии с «евразийцами»). Выдвижение понятия «региональная субцивилизация», на наш взгляд, вполне правомерно, ибо, рассматривая цивилизацию как «исторический регион» (М. Барг), мы вправе предполагать наличие у него субрегионов или в данном случае «субцивилизаций» [3]. Одна из характерных особенностей Дальнего Востока России – удаленность от центра страны, а его районов – друг от друга. Это касается всего Дальнего Востока и Крайнего Северо-Востока страны в особенности. Если Россия в целом большей частью континентальная страна, то на Дальнем Востоке она на тысячи верст береговой полосы повернулась к Тихому океану. Это делает дальневосточный регион России открытым для внешнего влияния, накладывает дополнительные требования к обороне ее рубежей. Здесь наша страна соприкасается с такими странами Востока, имеющими тысячелетнюю историю, как Китай, Япония и Корея. В то же время на Крайнем Северо-Востоке Азии Россия стыкуется с США, типичной страной Запада, экономическое превосходство которой всегда подавляло соседей. В этой связи перед дальневосточниками (важнее, чем для других россиян) стоит проблема, как достойно вписаться в систему международных отношений в Азиатско-Тихоокеанском регионе, за которым прочат господство в мире в XXI веке.

Наша гипотеза о Дальневосточной субцивилизации России требует более глубокой проработки на основании исторического материала. Территориальное самосознание и факторы, способствующие его формированию, в целом подтверждают выдвинутое положение. В практическом плане важно, чтобы субцивилизационные отличия регионов России не привели к распаду единого государства. В наше время ничего исключать нельзя.

Преодолеть региональные различия в России невозможно из-за ее огромных масштабов. Но это должно стать не слабой, а сильной стороной ее цивилизационного развития, характеризуя ее как «симфоническое» (евразийцы) явление мировой истории.

Философски категория пространства неразрывно связана со временем (в данном случае мы имеем в виду его историческую ипостась). Здесь уместно упомянуть известную концепцию, согласно которой в России «время» постоянно поглощается «пространством» [29]. В марксизме эта проблема рассматривается в контексте теории развития капитализма «вширь» и «вглубь» [7]. Последнее отражает, на наш взгляд, не только характер, но и темпы преобразований. В том и в другом случае важно ответить на следующие вопросы: «Как транспорт способствовал освоению бескрайних просторов Восточной Азии? Каково было его влияние на динамику развития регионов?».

Рассматривая проблему темпов исторических процессов, нельзя не обратиться к таким понятиям, как динамичность и статичность исторического времени (развитие и устойчивость). В этой связи уместно обратиться к концептуальным построениям Ф. Броделя [8], по которым история рассечена на различные планы в соответствии с присущими каждому плану собственными временными ритмами: время природно-географическое, время социальное и время индивидуальное. Вводя понятие «время большой протяженности», Ф. Бродель исследует взаимодействие человеческой истории и природно-географической среды. Последняя статична, как и время, ею обусловленное. Детерминированные природно-географической средой процессы имеют устойчивую повторяемость, оказывают длительное воздействие на характер исторического процесса того или иного региона. Анализ взаимодействия пространства и времени подтверждает эти теоретические построения. По Броделю, временные ритмы находятся в иерархической соподчиненности и образуют причинно-следственную связь. Таким образом, на наш взгляд, исторический процесс рассматривается им с точки зрения системного подхода. Суть его заключается в том, что он рассматривает объект исследования как систему, состоящую из множества взаимодействующих элементов. Это означает, что система предстает как целостность, состоящая в то же время из элементов и подсистем, обладающих специфическими свойствами. Парным понятием по отношению к системе выступает внешняя среда, т.е. совокупность всех объектов, изменение которых влияет на систему, а также тех объектов, чьи свойства меняются в результате изменений в поведении системы. Исходя из этого, мы рассматриваем, например, транспорт как систему, функционирующую в условиях внешней среды, коей является Российский Дальний Восток как составная часть Российского государства и АТР. В то же время транспорт состоит из двух подсистем – технической и социальной, каждая из которых, в свою очередь, имеет свои составляющие элементы. Управлением отраслью достигается единство ее как системы.

Абсолютизация любой исторической концепции неизбежно ведет к выхолащиванию ее познавательного потенциала. Это относится и к концепции Ф. Броделя, которая, по А.Я. Гуревичу, страдает излишним экономико-географическим детерминизмом. Этот упрек можно адресовать советским историкам, для которых существовала жесткая увязка между социально-экономическими условиями жизни людей и их действиями и поступками. Однако человеческая история сплошь и рядом состоит из «случайностей», отдельных поступков, не всегда диктуемых материальными интересами. На наш взгляд, между интересами человека, диктуемыми материальным положением, и его действиями лежит настроение, которое «на поверхности» и определяет поведение. Таким образом, перед историками стоит многотрудная задача: определить мотивы поведения людей, привлекая в помощь инструментарий социальной психологии.

Мы не отрицаем взаимосвязь интереса и поступка, но утверждаем право личности, также как и социальных групп, на исторический выбор. В теоретическом плане эта проблема рассматривается в русле концепции альтернативности исторического развития [5; 12]. Здесь нет необходимости ее подробного изложения. Ограничимся лишь некоторыми соображениями. Возможность исторической альтернативы коренится в гетерогенности (неоднородности) общества, когда каждый большой социальный слой может потенциально или реально влиять на исторический выбор (по А. Тойнби – это «вызов-ответ»). С другой стороны, такая возможность открывается в переломное время, когда нарушается привычный ход истории и от поведения конкретных людей и масс зависит вектор дальнейшего исторического развития общества. Исторический выбор станет реальностью, если он будет поддержан значительной частью общества. Мы солидарны с Б.Г. Могильницким, который предлагал рассматривать взаимосвязь объективного и субъективного через призму такого понятия, как ментальность. М. Вебера считал, что «... не интересы (материальные и идеальные), не идеи – непосредственно господствуют над поведением человека, но: «картины мира», которые создавались «идеями». Они, как стрелочники, определяют пути, по которым динамика интересов продвигала дальше (человеческое) действие» [5]. Эти «картины мира» и составляют суть понятия менталитета больших сообществ людей, определяя их выбор в критический исторический период. В то же время сама ментальность является консервативным элементом сознания: «коллективное бессознательное», по выражению Ф. Броделя, «заключенное в темницу долгого времени» и таким образом детерминированное, прежде всего, природно-географической средой. Вслед за Б.Г. Могильницким [20] считаем нужным подчеркнуть, что мы, отнюдь, не рассматриваем ментальность универсальной «отмычкой», позволяющей «открыть» все тайны истории. Но нас нельзя упрекнуть и в том, что мы обходим проблему ментальности стороной, так же как и проблемы социальной психологии.

Важнейшим принципом исторического познания является аксеологический принцип. Он отражает социальное содержание общественно-исторического познания,

включая в него оценочный момент. В советское время этот принцип формулировался как «принцип партийности», но он ничего не имеет общего с верхоглядством и откровенной апологетикой, которая имела и имеет место в отечественной историографии. Научное понимание этого принципа требует раскрытия социального содержания источника, мировоззренческих, политических позиций ученого и их специфического отражения в методе. Советская историческая наука, оставаясь политизированной, не участвовала в политической борьбе, так как ее в прямом смысле и не было в нашем обществе. Теперь история – неотъемлемый инструмент политического противостояния. Это порождает конъюнктуру (не надо смешивать ее с актуальностью), которая мешает объективному исследованию истории страны. В этой связи нам представляется вполне оправданным дистанцирование ряда историков еще в 90-е гг. XX в. от откровенной конъюнктуры, с заявкой на их профессиональную независимость. Это рассматривается ими как признак формирования гражданского общества, в котором предполагается определенная автономность личности от государства [11; 21]. Профессиональный, объективный, честный анализ истории Отечества крайне необходим современному обществу. Именно на такой основе должна строиться научная работа. Это, а не декларируемая приверженность «демократии» «реформам», «патриотизму» и т.д., будет служить обновлению Родины, выводу ее из трудного положения.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Анурин В.Ф. Проблемы эмпирического измерения социальной стратификации и социальной мобильности // Социс. 1993. № 4. С. 87–96.
2. Ахиезер А.С. Россия: Критика исторического опыта. М., 1991–1992. Т. 1–3. С. 203.
3. Барг М. Цивилизационный подход к истории // Коммунист. 1991. № 3. С. 35.
4. Бзежинский З. Большой провал. Агония коммунизма // Квинтэссенция. Философский альманах. М., 1990. С. 262.
5. Вебер М. Избр. произведения. М., 1990. С. 87.
6. Волобуев П.В. Выбор путей общественного развития: теория, история, современность. М., 1987. С. 89.
7. Галлямова Л.И. Дальний Восток в свете ленинской концепции развития капитализма «вглубь» и «вширь» // В.И. Ленин и революционное движение на Дальнем Востоке (1900–1922). Владивосток, 1982. С. 3–11.
8. Гуревич А.Я. Исторический синтез и Школа «Анналов». М., 1993. С. 77.
9. Ерасов Б.С. Проблемы теории цивилизации // Новая и новейшая история. 1995. № 6. С. 181–187.
10. Ключевский В.О. Соч.: в 9 т. М., 1987. Т. 1. С. 50.
11. Козлов В.А. Российская история. Обзор идей и концепций. 1992–1995 // Свободная мысль. 1996. № 3. С. 105.
12. Ковальченко И.Д. Методы исторических исследований. М., 1987. С. 73–74.

13. Ковальчук М.А. Исторический опыт формирования транспортной отрасли Дальнего Востока России (70-е гг. XIX–1941 г.). Хабаровск, 2003. С. 75.
14. Ковальчук М.А. Грунтовые дороги Дальнего Востока России (середина XVII– начало XX вв.). Хабаровск, 2005. С. 104.
15. Красильщиков В.А., Зиборов Г.М., Рябов А.В. Модернизация России. (Мировой опыт и наши перспективы) // Кентавр. 1992. № 5–6. С. 81.
16. Крушанов А.И. Победа Советской Власти на Дальнем Востоке и в Забайкалье. Владивосток, 1983. С. 224.
17. Лельчук В.С. Индустриализация СССР: история, опыт, проблемы. М., 1984. С. 293.
18. Лельчук В.С. Курс на индустриализацию и его осуществление // Страницы истории советского общества: Факты, проблемы, люди. М., 1989. С. 195.
19. Маркс К., Энгельс Ф. Т. 46. Ч. 1. С. 100–101.
20. Могильницкий Б.Г. Об исторической закономерности как предмете исторической науки // Новая и новейшая история. 1997. № 1. С. 3–15.
21. Новое поколение российских историков в поисках своего лица // Отечественная история. 1997. № 4. С. 105–123.
22. Очирова Т. Геополитическая концепция евразийства // Общественные науки сегодня. 1994. № 1. С. 47.
23. Российская модернизация: проблемы и перспективы // Вопросы философии. 1993. № 7. С. 3–39.
24. Сметанко В.Г., Ковальчук М.А., Цехместер Н.Ф. Автомобильные дороги Дальнего востока России (1917–1960 гг.). Хабаровск, 2008. С. 251–254.
25. Тойнби А. Постигжение истории. М., 2003. С. 108.
26. Унпелев Г.А. Специфические особенности социалистической индустриализации ДВК (1928–1937 гг.) // Мат-лы XIV науч. конф. Дальневост. гос. ун-та. Серия общ. наук. Владивосток, 1970. С. 61–65.
27. Флиер А. Цивилизация и субцивилизации России // Общественные науки сегодня. 1993. № 6. С. 70–83.
28. Формация или цивилизация: материалы «круглого стола» // Вопросы философии. 1989. № 10. С. 7–28.
29. Чаадаев П.Я. Соч. М., 1989. С. 154.

The author has analyzed the existing methodological approaches to the study of domestic and world history. A hypothesis on the Far Eastern sub-civilization, as a constituent part of the Russian civilization, has been put forward. Within the framework of the formational approach the author considers it to be possible to subdivide the society development into pre-industrial and industrial periods, instead of before-and postindustrial ones.