

Научная статья

Original article

УДК 91:656(571.6)(479)

doi: 10.55186/2413046X_2025_10_12_288

edn: UHUWRS

**ОСНОВНЫЕ ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ ФОРМИРОВАНИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В ДОСОВЕТСКИЙ
ПЕРИОД**

**MAIN GEOGRAPHICAL FACTORS IN THE FORMATION OF THE
TRANSPORT NETWORK OF THE FAR EAST IN THE PRE-SOVIET
PERIOD**



Ткаченко Григорий Геннадьевич, к.г.н., старший научный сотрудник лаборатории территориально-хозяйственных структур, Тихоокеанский институт географии ДВО РАН (ТИГ ДВО РАН), 690041, РФ, Приморский край, г. Владивосток, ул. Радио 7, E-mail: tkatchenko-gri@mail.ru

Шведов Вячеслав Геннадьевич, д.г.н., ведущий научный сотрудник лаборатории территориально-хозяйственных структур, Тихоокеанский институт географии ДВО РАН (ТИГ ДВО РАН), 690041, РФ, Приморский край, г. Владивосток, ул. Радио 7, E-mail: i-svg@yandex.ru

Боенков Сергей Андреевич, аспирант лаборатории территориально-хозяйственных структур, Тихоокеанский институт географии ДВО РАН (ТИГ ДВО РАН), 690041, РФ, Приморский край, г. Владивосток, ул. Радио 7, E-mail: boenkov.bf@gmail.com

Tkachenko Grigoriy Gennadievich, Ph.D of Geography, senior researcher of laboratory of territorial and economic structures, Pacific Geographical Institute of

FEB RAS (PGI FEB RAS), 690041, RF, Primorsky Krai, Vladivostok city, Radio st. 7, E-mail: tkatchenko-gri@mail.ru

Shvedov Vyacheslav Gennadievich, Doctor of Geography, leading researcher of laboratory of territorial and economic structures, Pacific Geographical Institute of FEB RAS (PGI FEB RAS), 690041, RF, Primorsky Krai, Vladivostok city, Radio st. 7, E-mail: i-svg@yandex.ru

Boenkov Sergej Andreevich, student researcher of laboratory of territorial and economic structures, Pacific Geographical Institute of FEB RAS (PGI FEB RAS), 690041, RF, Primorsky Krai, Vladivostok city, Radio st. 7, E-mail: boenkov.bf@gmail.com

Аннотация. Формирование транспортной сети Дальнего Востока насчитывает почти четыре столетия. Наиболее протяжённым в этом процессе был Досоветский период, длившийся с середины XVII до начала XX веков. Актуальность его рассмотрения обусловлена тем, что материальная основа транспортной сети региона была, по преимуществу, создана на этом отрезке времени. Таким образом, информация о нём содержит сведения о мотивации, создания и функционирования путей сообщения на Дальнем Востоке. Эти сведения уникальны, и могут быть востребованы при проектировании новых коммуникационных линий. При этом на формирование дорожной сети решающим образом влияли географические факторы – действенные силы, которые приводят к образованию и существованию географических данностей различного свойства. Цель публикации состоит в рассмотрении характера влияния географических факторов на ход формирования дорожной сети Дальнего Востока в Досоветский период. Поставленные задачи: 1) рассмотреть определяющие влияние географических факторов на этот процесс 2) выявить на этой основе этапы развития сети путей сообщения в регионе 3) определить степень влияния географических факторов на формирование транспортной сети региона. Рассмотрены географические факторы, которые имели решающее значение при становлении и развитии

транспортной сети Дальнего Востока: физико-географический, природно-ресурсный, внешнеэкономический и геополитический. Изучение особенностей их проявления позволило выделить в составе Досоветского периода три этапа: Ранний Континентальный, Океанический и Континентально-Океанический. Обоснование выделения этих этапов, их характеристика, определение специфики и результативности каждого из них, а также роль географических факторов в данном процессе составили новизну проведённого исследования.

Abstract. The development of the Far East's transport network spans nearly four centuries. The longest period in this process was the pre-Soviet period, which lasted from the middle of 17th to the beginning of the 20th centuries. The relevance of its consideration lies in the fact that the material basis of the region's transport network was mainly created during this period of time. So, information about it contains data on the motivation, creation and operation of communication routes in the Far East. This information is unique and may be in demand when designing new communication lines. The formation of the road network was decisively influenced by geographical factors – active forces that lead to the formation and existence of geographical data of various properties. The purpose of the publication is to examine the nature of the influence of geographical factors on the formation of the road network of the Far East in the Pre-Soviet period. Assigned tasks: 1) to consider the determining influence of geographical factors on this process 2) to identify on this basis the stages of development of the network of communications in the region 3) to determine the degree of influence of geographical factors on the formation of the transport network of the region. The article examines the geographical factors that were of decisive importance in the formation and development of the transport network of the Far East: physical-geographical, natural-resources, foreign economic activity and geopolitical. The study of the characteristics of their manifestation allowed us to identify three stages within the Pre-Soviet period: Early Continental, Oceanic and Continental-

Oceanic. The rationale for the identification of these stages, their characteristics, and the determination of the specificity and effectiveness of each of them, as well as the role of geographical factors in this process, constituted the novelty of the study.

Ключевые слова: Дальний Восток, транспортная сеть, пути сообщения, период, факторы, этапы

Keywords: Far East, transport network, communication routes, period, factors, stages

Введение

Удалённость Дальнего Востока от центра России обусловили для него основополагающее значение транспорта. Его роль в социально-экономическом развитии региона определяется пространственным размещением, составом и функциональными возможностями транспортной сети. Эти аспекты в свое время стали объектом изучения основателями советской школы социально-экономической географии [15 и др.]. В дальнейшем данная традиция продолжена рядом исследователей, но основное внимание уделялось современному состоянию дорожной сети региона и экономическим аспектам её работы [3 – 6 и многие др.]. При этом значительно меньше внимания уделено проблематике факторов её формирования. По преимуществу она активно освещалась в 80е годы XX в., что, видимо, было связано со строительством БАМа [1; 10; 14; и др.], а в настоящее время связанные с ней публикации выходят не столь часто [13], что нельзя признать удовлетворительным, как минимум, по двум причинам:

- недостаток внимания к ней существенно снижает те направления географического познания, которые связаны с анализом факторов развития тех или иных объектов в системе пространственно-временных координат;
- динамичное развитие системы путей сообщения на Дальнем Востоке берёт начало в середине XVII века в связи с появлением здесь русского населения. Этот процесс находился под воздействием ряда географических факторов.

Недостаточное, на наш взгляд, внимание к этому обстоятельству может стать причиной серьёзных просчётов при осуществлении дальнейшего пространственного развития системы путей сообщения в регионе.

Материалы и методы

Периодизация формирования транспортной сети на Дальнем Востоке ранее в научной литературе не проводилась; отсутствует и хронологически развёрнутый, комплексный анализ воздействия на него факторных императивов. Восполняя этот пробел, авторы использовали следующие материалы: тематические публикации в научной периодике, материалы монографий, ресурсы сети Internet и выборочные статданные по пространственному развитию транспортной сети Дальнего Востока. Использовались методы локализации объектов, хронологических построений, выборочно-статистический, расчётный, системного анализа.

Результаты исследования

Со времени вхождения Дальнего Востока в состав России пространственное развитие его дорожной сети стало для неё одной из важнейших задач. Этому требовали процессы интегрирования в её внутреннее пространство обширного региона, его освоения, защиты национальных интересов на дальнем восточном рубеже страны. Формирование дорожной сети региона насчитывает почти четыре столетия, непрерывно находясь под воздействием факторов, которые имеют как естественно-природную, так и антропогенную основу. Особое значение в их ряду занимают географические факторы. Они представляют собой проявления комплекса условий окружающей среды при их воздействии на разного рода объекты в пределах определенного региона. На пространственное развитие дорожной сети Дальнего Востока наиболее очевидное влияние оказывали следующие географические факторы:

- физико-географический, характеризующий природные условия (климат, рельеф, грунт, речные и морские навигационные условия), которые влияют на сооружение и работу путей сообщения;
- природно-ресурсный, представляющий важный стимул транспортного освоения территорий и акваторий для обеспечения доступа к их природно-ресурсному потенциалу;
- внешнеэкономический, отражающий роль, которую оказывают на размещение путей сообщения торговля и другие экономические связи между странами. С ним связано представление и об экономико-географическом положении;
- геополитический, определяющий характер влияния политических отношений с различными странами на конфигурацию дорожной сети.

Анализ различий в проявлении этих факторов позволяет выделить в пространственном формировании дорожной сети региона в Досоветский период следующие этапы: 1) Ранний Континентальный 2) Океанический 3) Континентально-Океанический. Их особенности показаны в табл. 1.

Ранний Континентальный этап (середина XVI – начало XVIII вв.). Отсчетом его начала служит 1632 г., когда П. Бекетов заложил Якутский острог, из которого, благодаря его местоположению в центре речного бассейна, начали прокладываться судоходные пути. К 1640 г. они охватили все доступные для парусно-гребных судов водотоки. Затем последовал выход из устья Лены в море и продвижение вдоль его побережья на восток с заходами в реки Яна, Индигирка, Колыма. В 1649 г. С. Дежнёв и Ф. Попов обогнули Чукотский полуостров, а в 1697 г. В. Атласов открыл Камчатку.

Отличительной чертой этого этапа стало формирование региональной дорожной сети в условиях Terra Incognita. Пути сообщения прокладывались либо по совершенно незнакомой местности, либо по той, о которой имелись ограниченные сведения. Это объясняет узость факторной мотивации. В ней выделялось абсолютное преобладание биоресурсного компонента природно-

ресурсного фактора. Доходы от реализации пушнины и клыка моржа составляли в XVII в. до 20 % доходов казны. Таким образом, дороги на Дальнем Востоке изначально прокладывались в поиске промысловых угодий, а также стойбищ местных жителей с целью их пушного налогообложения. Но события на севере и юге региона развивались по-разному.

Другие факторные мотивы на севере были представлены слабо. Коренное население добывать драгоценные металлы не умело.

Таблица 1 Основные этапы, географические факторы и результаты формирования транспортной сети Дальнего Востока до 1917 года

Этап и его временные границы, гг.	Характер пространственного формирования	Преобладающая географическая среда и основное направление реализации	Географические факторы и степень их влияния*					Основные виды транспорта	Основные результаты
			Физико-географический	Ресурсный фактор		Внешне-экономический	Геополитический		
				Биоресурсный	Минерально-сырьевой				
Ранний Континентальный 1632 – 1723 гг.	Состояние Terra Incognita	Материк. Проникновение до восточных пределов Северо-Востока Евразии	4 на севере; 3 на юге.	3	1	0	1 на севере; 3 на юге	Речной	Транспортное освоение бассейна Лены
Океанический 1724 – 1857 гг.	Переходное состояние от Terra Incognita	Океан. Выход за пределы Евразии. Освоение Северной Америки	4 на севере; 0 на юге (отсутствует по итогу Нерчинского договора)	3	1	1	2	Морской	Активное портовое строительство в Северо-Восточной Евразии, Сев. Америке и Океании
Континентально-Океанический 1857 – 1917 гг.	Пространственно относительно упорядоченный	Материк и океан. Сосредоточение в пределах Северо-Востока Евразии	4 на севере; 3 на юге.	3	3	3	3	Речной, железнодорожный, морской	Сооружение Транссиба и портов южного Приморья. Начало освоения Северного морского пути

*Примечание: условная шкала степени влияния географических факторов (в баллах): определяющий – 4, важный – 3, существенный – 2, слабый – 1, отсутствует – 0.

Землепроходцы не обладали знаниями для их поиска. Поэтому биоресурсный мотив оставался здесь преобладающим. Система внешнего экономического соседства не успевала складываться, так как местные этносы быстро входили в число российских подданных. Исключением были воинственные чукчи, что стало единственным проявлением геополитического фактора на севере; иные устойчивые очаги напряжённости здесь отсутствовали.

Той физико-географической средой, которая стала основой формирования дорог на Дальнем Востоке, был континентальный массив, но роль транспортных путей выполняла в основном его речная система. Это объяснялось тем, что землепроходческое движение за Уралом в целом развивалось в широтном направлении по материку. Но при этом основными путями были реки: многочисленные, разветвлённые, достаточно безопасные и, при движении по течению, скоростные (по меркам своего времени) естественные пути сообщения.

Сухопутные маршруты были представлены ограниченно. Имелось три гужевых тракта из Якутска к Охотскому, Анадырскому и Авачинскому острогам. Причиной этого служила сложность преодоления суши из-за труднодоступного горного рельефа, заболоченных равнин и многолетней мерзлоты. Тракты действовали лишь зимой; движение по ним было медленным и изобиловало множеством угроз. Путь из Якутска до Охотска занимал три месяца, до Анадыря – полгода; их обслуживание ежегодно требовало обновления нескольких тысяч голов вьючных животных. С конца XVII до начала XVIII вв. на северных трактах погибло более четырёхсот человек [Расчёт по: 2; 11]. Мореплавание осуществлялось вдоль материка. Его развитие сдерживалось коротким навигационным периодом, сложностью создания и содержания баз обеспечения на арктическом побережье. Поэтому движение по морям представляло собой соединяющие маршруты между устьями рек, являлись компонентом сообщений по схеме "река – море".

Итак, к концу XVII в. на севере Дальнего Востока сложилась дорожная сеть, охватившая на суше почти 4 млн. км² и протянувшаяся вдоль побережья Северного Ледовитого океана на 4,5 тыс. км. Но она имела серьёзные недостатки с точки зрения освоения территориального пространства и его включения в систему транспортных коммуникаций российского государства:

- привязка путей сообщения к рекам заставляла подстраиваться под их гидрорежим и географию. Развитие иных видов транспорта было серьёзно ограничено экстремальностью региональной природной среды;
- дорожная сеть в северной части региона была почти изолирована от таковой на остальной части России. Связь между ними поддерживалась лишь двумя зимними волоками с Лены на Ангару и Нижнюю Тунгуску.

Схожий процесс транспортного освоения мог развернуться и на юге Дальнего Востока после того, как В. Поярков в 1643 г. открыл речную систему Амура. Но дальнейший ход событий оказался под негативным воздействием геополитического фактора – конфликта с маньчжурской Империей Цин, который пресёк влияние иных факторов. По Нерчинскому договору 1689 г. Россия утратила доступ к Амуру. Для неё это был сигнал, что региональная обстановка может внезапно обостряться и (как показало участие европейцев на стороне маньчжуров в боевых действиях) не гарантирована от вмешательства внешних "третьих" сил.

Океанический этап (начало XVIII – середина XIX вв.) – это время перехода познания о пространстве на стыках Евразии с Северной Америкой, Северного Ледовитого и Тихого океанов от Terra Incognita к состоянию географической изученности. Он шёл перманентно, хотя по-прежнему требовал усилий, расходов и сопровождался разного рода издержками. На этом этапе были открыты северо-западное побережье Северной Америки от мыса Гвоздева (Принца Уэльского) до архипелага Александра и острова Сомнительный (Врангеля) (1707 г.), Новосибирских (1712 г.), Курильских (1732 – 1742 гг.). По их итогам в 1764 г. было учреждено "владение Аляска",

к 1776 г. урегулированы отношения с чукчами; в 1786 г. Россия присоединила Курильские острова и продвинулась по побережью Северного Ледовитого океана до моря Бофорта и втрое расширила выход в Тихий океан.

При таких обширных аква-территориальных приобретениях требовался поиск новых подходов к транспортному освоению. Поэтому на этом этапе возросло значение всех факторов, которые вели к развитию транспортной сети. Но основным среди них остался биоресурсный. Это объяснялось возросшим качеством добывавшейся здесь продукции пушного и зверобойного промысла, оснащением промысловиков мощным огнестрельным оружием, внедрение ими практики длительных рейдов на многомачтовых парусных судах. Пушная охота, зверобойный и китовый промысел на Камчатке вдвойне окупали расходы на её организацию. На Аляске за 1743 – 1781 гг. налог на пушной промысел принёс в казну 193,8 тыс., а ясачный сбор с аборигенов составил 42,4 тыс. руб. [1].

Такая активность стала первоосновой формирования внешних экономических интересов России в бассейне Тихого океана. Пётр I рассматривал возможность создания на Камчатке базы для связей со странами Юго-Восточной Азии и Индией; записку о перспективах торговли с испанскими владениями в Америке составил капитан-командор А.И. Чириков в 1742 г. В это же время в геополитическом отношении бассейн Тихого океана начал превращаться в "поле" конкуренции между европейскими державами. Это напрямую касалось России, перед которой стояла задача защиты своих дальних рубежей от возможной агрессии.

Проявления всех упомянутых факторов привели к тому, что на этом этапе основной географической средой транспортного освоения стал океан. Условия плавания были не столь экстремальны, как при передвижениях по суше в высоких широтах. Корабли обладали большей грузоподъёмностью и скоростью, чем гужевые караваны, а открытые морские акватории допускали возможность их широкого маневрирования. Это предопределило новый

характер создания транспортных коммуникаций на восточной окраине России. По указу Пётра I от 1724 г. следовало рассмотреть возможность создания арктического морского пути от Архангельска до Камчатки. Но решавшие эту задачу I Камчатская (1728 г.) и Великая Северная (1733 – 1743 гг.) экспедиции дали отрицательное заключение по этому маршруту. В итоге транспортная активность сместилось на моря Тихого океана.

Первоначально Россия располагала на Тихом океане одним портом – Охотском. В 1740 г. В.И. Беринг основал Петропавловск-Камчатский, вслед затем Русско-Американская компания в 1772 и 1799 гг. заложила порты Уналашка и Ново-Архангельск на Аляске. Их связь с "Большой землёй" поддерживалась с Якутском через Охотск по имевшему малую пропускную способность маршруту. Как альтернатива ему, канцлером А.Р. Воронцовым и министром иностранных дел А.А. Безбородко в 1786 г. было предложено установление связи этих портов с Петербургом через Магелланов пролив. Осуществила его позже кругосветная экспедиция И.Ф. Крузенштерна и Ю.Ф. Лисянского в 1803 – 1806 гг. В первое время открытие этого трансокеанского маршрута дало положительный эффект. Корабли проходили расстояние от Петербурга до Петропавловска-Камчатского по двум океанам за 9 – 10 месяцев – в два раза быстрее, чем по суше между этими городами, а доставка грузов обходилась при этом на треть дешевле. В результате число рейсов к тихоокеанским портам с начала и до середины XIX в. увеличилось с 10 до 24 за год. Этот успех стимулировал создание новых российских портов на Тихом океане: в 1812 г. в Калифорнии – Форт-Росса, в 1816 г. – форта Св. Елизаветы на Гавайях (остров Кауаи), в 1843 г. – Аяна (южнее Охотска).

Предполагалось, что эти порты, опираясь на связь со столичным регионом, станут самостоятельными "центрами роста", которые будут расширять зоны освоения окружающих их территорий. Но Россия не располагала достаточным количеством кораблей дальнего плавания для их снабжения. Крепостной строй, наряду с колоссальным расстоянием

препятствовал их заселению. Также эти порты, не имея собственной производственной базы, не могли развиваться в крупные опорные центры.

В этот период активность России стала объектом геополитических интриг со стороны Великобритании. Это привело к потере форта Св. Елизаветы (1817 г.) и Форта-Росс (1841 г.), а затем вылилось в открытии ею здесь, вместе с Францией, одного из фронтов Крымской войны в 1854 – 1855 гг. Хотя они потерпели поражение, переоценка оборонных возможностей России на Тихом океане стала одной из причин продажи Аляски США в 1867 г., в результате чего были утрачены Уналашка и Ново-Архангельск. Таким образом, к середине XIX в. Россия потеряла четыре тихоокеанских порта, что отразило несостоятельность концепции исключительно морского транспортного освоения отдалённой окраины в отрыве от создания сухопутных коммуникаций и опорных баз со стороны "Большой земли".

Континентально-Океанический этап (середина XIX – начало XX вв.)

протекал под знаком двух важных обстоятельств. Одно из них состояло в массовом переходе подвижных средств транспорта на паровые двигатели в ходе технической революции. Другое было обусловлено приобретениями Россией по Айгуньскому (1858 г.) и Пекинскому договорам (1860 г.) Приамурья и Приморья. Их физико-географические условия, как и прилегающей к ним морской акватории, в большей степени, чем на севере, способствовали их транспортному освоению. Это позволило охватить им и материк и океан с использованием самых современных на то время видов транспорта – железнодорожного и пароходного.

В составе природно-ресурсного фактора видное место заняли минеральные ресурсы. Совершенствование геологоразведки, многократный рост спроса на минеральное сырьё обусловили увеличение потребления полезных ископаемых. Транспорт на этом этапе уже позволял перемещать большие объёмы грузов на значительные расстояния, что нашло отражение и на юге Дальнего Востока. В 1867 г. на реке Джалинда было открыто золото,

затем последовали открытия в долинах рек Селемджа, Буряя, Сутара, Керби, Амгунь, Иман, на острове Аскольд. Разработка угольных месторождений Сучана началась в 1888 г, Артёма и на Бире – в 1891 и 1912 гг. С 1897 г. разрабатывается месторождение свинцово-цинковых руд на реке Тетюхе. В начале XX в. Приамурье и Приморье производили около 2 тыс. пудов золота (40 % общероссийской добычи), 4,5 млн. пудов каменного угля, несколько сотен пудов свинцово-цинкового концентрата. Достичь этих показателей помогло обеспечение работы предприятий железнодорожным транспортом, вывоза экспортной продукции (уголь, свинец и цинк) на паровых судах.

Промысловая охота на юге Дальнего Востока традиционно сохранялась, но ведущая роль в биоресурсном секторе перешла к лесозаготовке и рыболовству. Лесные массивы в основном подступали к железным дорогам практически на всём протяжении. Это обусловило возможность проведения коммерческих рубок – до 4 млн. м³ в год [20]. Морское рыболовство оснастилось моторными и парусно-моторными судами, что позволило перевести его на промышленную основу. В начале XX в. объём добычи рыбы в морях Дальнего Востока составлял 10 – 12 млн. пудов в год [19].

На этом этапе, благодаря передовому подходу к развитию транспорта, стала возможной реализация потенциала внешнеэкономического фактора. Европейские метрополии препятствовали своим азиатским колониям вести торговлю с Россией. Но введённый в 1856 г. для Николаевска-на-Амуре и в 1860 г. – для Владивостока режим порто-франко стимулировал активность иных торговых контрагентов. Американские купцы ежегодно реализовывали через них товаров до 1 млн. долл., немецкие распространили деятельность на все значимые поселения Приморья и Приамурья. Годовой доход крупнейшей из них, "Кунст и Альберс" к 1914 г. составлял 17 млн. рублей [16].

Особые экономические отношения установились с ближайшими соседями юга Дальнего Востока – Империей Цин (с 1912 г. – Китайская Республика) и Японией. Вдоль границы с первой из них в 1860 г. была учреждена зона

беспошлинной торговли. К началу XX в. годовой торговый оборот в её пределах превышал 36,5 млн. рублей. На российской территории находились китайские рабочие, численность которых зимой составляла примерно 100 тыс. человек, а летом – до 200 – 250 тыс. [17]. Их труд находил применение и в дорожном строительстве. До 1904 г. высокая динамика была характерна для отношений с Японией. За последнее десятилетие XIX в. торговый оборот с ней возрос с 1,2 млрд. до 7,8 млрд. иен [7]. Кроме того, японские рыболовы арендовали в российских водах промысловые участки, где к 1900 г. добывалось до 2 млн. т рыбы [8]. При этом их суда имели право заходить в порты России для ремонта, пополнения запасов и частичной обработки улова. В качестве квалифицированных специалистов из сферы обслуживания во Владивостоке трудилось от 1,5 до 3 тыс. японцев.

Проявление геополитического фактора на юге региона, определялось резкой активизацией колониальной политикой европейских держав, появлением новых энергичных акторов – США и Японии. С другой стороны, Империя Цин погружалась в состояние необратимого кризиса, что обострило соперничество за её "наследие" между иностранными государствами. Угрозой для России стало сближение Японии и Великобритании, которое к 1902 г. оформилось в военный союз. Ситуацию усугубило и сближение США с их альянсом. Воцарившийся в Империи Цин хаос грозил дестабилизацией приграничных российским территориям. Таким образом, транспортное освоение Дальнего Востока наравне с экономической целесообразностью должно было учитывать нужды укрепления его обороноспособности.

При формировании транспортной сети на юге региона, пионерным видом, в отсутствии здесь иных путей сообщения, стал речной. Коммерческие перевозки в бассейне Амура начались в 1871 г. Товариществом Амурского пароходства. Его рейсы по главному фарватеру осуществлялись от Сретинска до Николаевска-на-Амуре, охватывали Зею, Селемджу, Бурею, Сунгари, Усури, Амгунь. Годовой объём речных перевозок превышал 80 тыс. пудов.

С 1903 г. был открыт маршрут «река – море» от Хабаровска до акваторий Охотского и Японского морей. В 1908 г. для охраны границы была создана речная Амурская военная флотилия.

Айгунский и Пекинский договоры расширили присутствие России на побережье Охотского моря и предоставили ей доступ к Японскому морю, что стало основой развития морского транспорта. В первую очередь этому способствовало создание портов, как пунктов базирования и ремонта судов, обработки грузов. Некоторые из них оправдали своё сооружение не в полной мере, поскольку были заложены в замерзающих гаванях – Николаевск-на-Амуре (1856 г.), Де-Кастри, Императорская Гавань (1863 г.). На этом этапе из сезонных портов значение приобрёл лишь Николаевск-на-Амуре, занимая в устье Амура ключевое положение на комбинированной трассе "река – море".

Большими перспективами обладали порты, созданные на берегах незамерзающих бухт – Ольга (1858 г.), Посъет и Владивосток (1860 г.). Но и они имели существенные проблемы. Ольга была изолирована со стороны суши труднодоступной горной местностью, а гавань Посъета была мелководной. Лишь Владивосток обладал сочетанием глубоководности и открытости со стороны суши в сторону удобной для освоения Приханкайской равнины, а особенности рельефа и прилегающей к нему морской акватории стали благоприятны для создания опорного пункта – мощной крепости. Это обусловило его становление в качестве крупнейшего российского порта на Тихом океане. С 1879 г., после установления регулярной связи с Одессой, он стал портом трансокеанического сообщения. Огромное значение имело создание 1865 г. судоремонтного предприятия – Восточной верфи, которая в дальнейшем стала полнопрофильным судостроительным заводом, обслуживавшим гражданское пароходство и нужды Сибирской военной флотилии. К 1914 г. Владивостокский порт принял около 800 кораблей, а объём обработанных им грузов составил 412,8 тыс. т, из которых почти 70 % пришлось на зарубежный транзит [12].

Другим знаковым событием на этом этапе стало железнодорожное строительство. При выборе маршрута первой трассы, был учтён опыт боевых действий 1855 г., когда неприятель пытался овладеть судоходной артерией Амура. Поэтому экспедиция полковника Н.А. Волошинова вела в 1889 г. изыскание севернее: на линии Усть-Кут – оконечность Байкала – село Пермское на Нижнем Амуре – Императорская Гавань. Она выявила стратегическую безопасность проекта, но и техническую невозможность его исполнения. Поэтому в железнодорожном строительстве была принята концепция министра путей сообщения С.Ю. Витте. В её основе лежали идеи сооружения железных дорог по кратчайшим прямым маршрутам. Первой стадией её реализации стало строительство в 1891 – 1897 гг. Уссурийской железной дороги между главными центрами юга Дальнего Востока – Хабаровском и Владивостоком, что активизировало освоение Приханкайской равнины и долины Уссури, а линия вдоль её полотна стала опорой размещения и снабжения приграничных гарнизонов.

Но Уссурийская магистраль представляла собой локальный путь, не имевший связи с железнодорожной сетью страны. Устранить этот недостаток должна была Китайская Восточная железная дорога (КВЖД), построенная к 1903 г. и соединившая Читу и Владивосток по территории Империи Цин. Она представляла собой арендный объект, за пользование которым Россия вносила плату. От возведённого на КВЖД узлового города Харбин, в 1904 г. к также арендуемой Россией Квантунской области была проложена Южно-Маньчжурская железная дорога (ЮМЖД), которая заканчивалась в Порт-Артуре – военно-морской базе I Тихоокеанской эскадры и порту Дальний (Далянь). Таким образом, на северо-восточной периферии Империи Цин в кратчайшие сроки Россией была создан транспортный каркас, обеспечивший оперативную связь Забайкалья с Приморьем. В зоне тяготения к нему развернулась активная хозяйственная деятельность: распашка целинных

земель, освоение Южно-Маньчжурских каменноугольных и железорудных месторождений, определены участки лесных концессий вдоль реки Ялуцзян.

Сооружением КВЖД завершилось создание трансконтинентального железнодорожного коридора Петербург – Владивосток. К 1917 г. объём российских и транзитных перевозок по нему достиг 126,3 тыс. пудов. Этот показатель мог стать ещё больше, если бы не перемены в региональной геополитической ситуации. Потерпев поражение в войне 1904 – 1905 гг. с Японией, Россия, помимо иных территориальных потерь, лишилась ЮМЖД и Квантунской области с портами Дальний и Порт-Артур. КВЖД теперь находилась под внешней угрозой, что привело к ее ослаблению. Компенсировать это было решено с помощью ранее неостребованного проекта пролонгации главной трассы Транссиба от Читы по российской территории вдоль государственной границы до Хабаровска, где он должен был сомкнуться с Уссурийской железной дорогой. Эта транспортная линия была построена к 1915 г, благодаря чему Транссиб вновь стал кратчайшим путем сообщения между побережьями Атлантического и Тихого океанов. Грузовой состав проходил по нему от Гамбурга до Владивостока за 20 суток, а морской путь через Суэцкий канал занимал 45 суток. Объём перевозок на дистанции Чита – Владивосток в 1916 г. достиг 231,3 тыс. пудов [18].

В целом на данном этапе произошло ускоренное транспортное строительство в южной части Дальнего Востока, когда здесь возникли и развились речные и железнодорожные пути, которые замкнулись на морских портах. Эта коммуникационная сеть органично вписалась в систему национальных и межгосударственных (в том числе – транзитных) перевозок.

Развитие транспортной сети на севере Дальнего Востока выглядело скромнее, что объяснялось не только неблагоприятными природными условиями, но и ослаблением действовавших здесь ранее факторов.

На этом этапе бесконтрольная охота подорвала базу самой ценной части биоресурсного потенциала – морского зверобойного промысла. Во второй

половине XIX в. промысловики добыли около 60 тыс. котиков. Но уже в 1911 г. Россия, США и Великобритания заключили конвенцию об ограничении их промысла из-за катастрофического сокращения численности. К началу XX в. были практически истреблены каланы, критически уменьшились популяции китов и моржей, а морской зверобойный промысел потерял рентабельность. Отчасти это компенсировалось добычей другой пушнины – белок, белых песцов, лисиц. Но эти меха ценились меньше, чем мех морских млекопитающих и практически истреблённого соболя.

Состав и масштаб минерально-сырьевого потенциала на Севере оставались малоизвестны из-за низкого уровня развития разведки и добычи полезных ископаемых в условиях многолетней мерзлоты. Лишь в 1908 г. на Колыме было найдено рассыпное золото, но добыча его была невелика. Редкие старатели в тяжелых условиях работали кустарным способом.

Внешнеэкономический фактор в это время на севере Дальнего Востока практически не проявлялся. Речная транспортная сеть обладала относительной густотой лишь в удалённом от внешних рынков бассейне Лены. Меновая торговля, которую вели с американскими купцами чукчи, в силу их полунезависимого статуса, находилась вне российского внешнеторгового учёта. Основанный в 1888 г. в Ново-Мариинске (современный Анадырь) таможенный пост был в состоянии контролировать лишь малую долю этого товарообмена. Возрастающая американская активность могла иметь негативные последствия для России, поскольку экономическое доминирование США на Чукотке могло перерасти в политическое. И этому во многом способствовало слабое транспортное освоение северной части Дальнего Востока российской стороной.

Наземный транспорт здесь все еще соответствовал уровню XVII в.: сухопутные перевозки осуществлялись по нескольким трактам на гужевой тяге. А с середины XIX столетия коммуникационная система этой территории претерпела даже некоторую деградацию. В 1849 г.

неперспективным портом был признан Охотск, что стало причиной закрытия в 1852 г. Охотско-Якутского тракта. Закрыты были Порт Аян (1865 г.) и Якутско-Аянский тракт (1867 г.). Значение Петропавловска-Камчатского было невелико. Он в основном являлся базой судов, предназначенных для борьбы с браконьерством в Охотском и Беринговом морях.

Но некоторые подвижки в формировании и состоянии транспортной сети на севере Дальнего Востока происходили. В первую очередь, они затронули повышение эффективности судоходства в бассейне Лены. В 1861 г. здесь по маршруту Верхоленск – Якутск начал ходить первый пароход, а в 1895 г. была принята государственная программа развития речного судоходства в Якутии. К 1917 г. в бассейне Лены ходило 38 пароходов. Их число было на порядок меньше, чем в бассейне Амура. Но это были крупные суда, к тому же они буксировали 113 барж. Суммарная грузоподъемность этого парка речных судов составляла 21 тыс. т [9].

Важной вехой стало установление связи с южной частью Дальнего Востока. Ведущая роль в этом отводилась Владивостоку, откуда были открыты морские трассы до Охотска (1886 г.) и Петропавловска-Камчатского (1913 г.). На суше к 1916 г. от Сковородино до Транссиба был проложен гужевого тракт, достигший водораздела Станового хребта. Но полноценное развитие этих маршрутов столкнулось с трудностями природно-климатического и технического характера. Поэтому поиск вариантов развития транспортной сети на севере региона стал причиной восстановления интереса к возможности создания Северного морского пути. В 1878 – 1879 гг. шведский учёный А. Норденшельд, а в 1914 – 1915 гг. капитан II ранга Б.А. Вилькицкий совершили проходы вдоль арктического побережья России. Им и не удалось справиться с зимним льдом Северного Ледовитого океана за одну навигацию, но они доказали, что судоходство по Северному морскому пути станет возможным после создания мощных ледоколов.

Революция 1917 г. и Гражданская война не нанесли дорожной сети Дальнего Востока критического ущерба, поскольку все противоборствовавшие участники этих событий осознавали свою зависимость от работы путей сообщения в местных специфических условиях. Поэтому она почти без потерь смогла стать основой дальнейшего транспортного освоения региона в Советское время. Но теперь этот процесс протекал в социально-экономических условиях, которые сильно отличались от таковых Досоветского периода, что делает его темой отдельного рассмотрения.

Заключение

Проведён анализ причин, по которым происходили перемены в интенсивности влияния географических факторов на процесс формирования транспортной сети Дальнего Востока России в Досоветский период. На этой основе в составе Досоветского периода выделены три этапа: Ранний Континентальный, Океанический, Континентально-Океанический. На всех этапах выявлены форма, результаты и степень влияния географических факторов (табл. 1). В целом их значение за рассмотренный период времени заметно возросло. Но поэтапная дифференциация степени их влияния была не одинакова и зависела от характера продвижения России на Восток и ее взаимодействия с окружающим географическим пространством. При этом изначально важнейшие физико-географический и биоресурсный (как часть природно-ресурсного) факторы сохранили свое значение до советского периода. Роль остальных факторов, изначально не столь существенных, была достаточно динамичной. Так, влияние минерально-сырьевого фактора на первых двух этапах оставалось довольно слабым, но со второй половины XIX резко усилилось. Слабое влияние внешнеэкономического фактора проявилось лишь во время Океанического этапа формирования транспортной сети Дальнего Востока, но резко возросло на следующем, а влияние

геополитического фактора увеличивалось постепенно, хотя на юге региона носило более сложный, разнонаправленный характер.

Список источников

1. Алексеев А.И. Освоение русскими людьми Дальнего Востока и Русской Америки. М.: Наука, 1982. 288 с.
2. Алексеев А.И. Хождение от Байкала до Амура. М.: Молодая гвардия. 1976. 208 с.
3. Бабурин В.Л. Подходы к оценке социально-экономической эффективности развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры в Сибири и на Дальнем Востоке // Региональные исследования. 2018. № 2 (60). С. 25–31.
4. Бакланов П.Я., Мошков А.В., Романов М.Т. Базисные структурные звенья в долгосрочном развитии транспортных систем Дальневосточного региона России // Вестник Московского университета. Серия 5: География. 2018. № 4. С. 83 – 92.
5. Бандман М.К., Малов В.Ю. Транспортный комплекс Азиатской России. Укрепление экономической безопасности / Сборник научных трудов "Современные проблемы географии и природопользования" под ред. М.К. Бандмана. Барнаул: изд. Института экономики и организации промышленного производства СО РАН, 2001. Вып. 5 – 6. С. 100 – 114.
6. Бардаль А.Б. Транспортный комплекс Дальнего Востока: трансформация и интеграция. Хабаровск: изд. Института экономических исследований ДВО РАН, 2019. 336 с.
7. Богуславский Н.Д. Япония. Военно-географическое и статистическое обозрение. СПб.: типография Генерального штаба. 1904. 413 с.
8. Воробьева Э.А. Японский рыболовный промысел на русском Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX в.: новые аспекты // Вестник Томского гос. университета. Серия: История. 2024. № 90. С. 5 – 16.

9. Захаров В.П. Становление пароходства на реке Лена // Северо-Восточный гуманитарный вестник. 2017. № 1 (18). С. 32 – 38.
10. Кабузан В.М. Дальневосточный край в XVII – начале XX веков. М.: Наука, 1985. 260 с.
11. Казарян П.Л. Об Охотско-якутском тракте // Наука и техника Якутии. 2006. № 2 (11). С. 50 – 57.
12. Курбенков В.А. Владивостокский морской порт и положение русского морского судоходства на Дальнем Востоке с 1905 по 1914 годы // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2018. Т. 23. № 173. С. 203 – 208.
13. Лаврентьев А.В. Развитие транспорта на Дальнем Востоке России (середина 1980-х гг. – начало XXI века). Владивосток: изд. Владивостокского государственного университета экономики и сервиса, 2014. 232 с.
14. Ламин В.А. Ключи к двум океанам. Хабаровск: Хабаровское книжное издательство, 1982. 255 с.
15. Маергойз И.М. Уникальность экономико-географического положения советского Дальнего Востока и некоторые проблемы его использования в перспективе // Вестник Московского государственного университета. Серия географическая. 1974. № 4. С. 3 – 9.
16. Молчанова Е.Г. Деятельность фирмы «Кунст и Альберс» на Дальнем Востоке в период политической нестабильности // Общество: философия, история, культура. 2022. № 6. С. 157 – 161.
17. Романова Г.Н. Китайские рабочие в экономике Дальнего Востока России и проблема национальной безопасности на рубеже XIX – XX веков // Россия и АТР. 2011. № 3. С. 95 – 104.
18. Хадонов С. П. Экономическая политика России на Дальнем Востоке в период активного освоения (конец XIX – начало XX веков) // Вопросы экономики. 1995. № 3. С. 153 – 160.

19. Челенко Н.Н. Развитие промышленности Дальнего Востока России в XIX веке // Крымский научный вестник. 2015. № 6. С. 96 – 119.

20. Шейнгауз А.С. Освоение лесов Дальнего Востока и использование их продуктивности с середины XIX до середины XX в. // Пространственная экономика. 2008. № 1. С. 118 – 146.

References

1. Alekseev. A.I. The development of the Far East and Russian America by Russian people. Moscow: Science, 1982. 288 p.
2. Alekseev A.I. Movement from Baikal to Amur. Moscow: Young Guard, 1976. 208 p.
3. Baburin V.L. Approaches to assessing the socio-economic efficiency of transport and communications infrastructure development in Siberia and Far East // Regional studies [Regional'nye issledovaniya]. Regional studies. 2018. No. 2 (60). pp. 25–31.
4. Baklanov P.Ya., Moshkov A.V., Romanov M.T. Basic structural links in the long-term development of transport systems in the Far Eastern region of Russia // Bulletin of Moscow University. Series 5: Geography [Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 5. Geografiya], 2018. No 4. pp. 83 – 92.
5. Bandman M.K., Malov V.Yu. Transport Complex of Asian Russia. Strengthening Economic Security / Collection of scientific papers "Modern Problems of Geography and Nature Management" [Sbornik nauchnykh trudov "Sovremennye problemy goografii i prirodopol'zovaniya"] ed. by M.K. Bandman. Barnaul: Publishing House of the Institute of Economics and Industrial Organization SB RAS, 2001. Vol. 5 – 6. pp. 100 – 114.
6. Bradal' A.B. Far East Transport Complex: Transformation and Integration. Khabarovsk: publishing house of Economic Research Institute of FEB RAS, 2019. 336 p.
7. Boguslavskij N.D. Japan. Military-geographical and statistical review. Saint Petersburg: General Staff printing house, 1904. 413 p.

8. Vorob'eva E.A. Japanese Fisheries in the Russian Far East in the Late 19th – Early 20th Centuries: New Aspects // Tomsk State University Bulletin. Series History [Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya], 2024. No. 90. pp. 5 – 16.
9. Zakharov V.P. The beginning of steamboat traffic on the Lena River // North-Eastern Humanitarian Bulletin [Severo–Vostochnyj gumanutarnyj vestnik], 2017. No. 1 (18). pp. 32 – 38.
10. Kabuzan V.M Far Eastern region in the 17th – early 20th centuries. Moscow: Science, 1985. 260p.
11. Kazaryan P.L. About the Okhotsk-Yakutsk tract Science and technology of Yakutia Science and technology of Yakutia [Nauka i tekhnika Yakutii], 2006. No. 2 (11). pp. 50 – 57.
12. Kurbenkov V.A. The Vladivostok seaport and the situation with Russian maritime shipping in the Far East from 1905 to 1914 // Tambov University Bulletin. Humanities Series [Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya Gumanitarnye nauki], 2018. Vol. 23. No. 173. pp. 203 – 208.
13. Lavrent'ev A.V Development of transport in the Russian Far East (mid-1980s – early 21st century). Vladivostok: publishing house of Vladivostok State University of Economics and Service, 2014. 232 p.
14. Lamin V.A. Keys to two oceans. Khabarovsk: Khabarovsk Book Publishing House, 1982. 255 p.
15. Maergojz I.M. The uniqueness of the economic and geographical position of the Soviet Far East and some problems of its use in the future // Bulletin of Moscow State University. Geographical Series [Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya geograficheskaya], 1974. No. 4. pp. 3– 9.
16. Molchanova E.G. The activities of the firm "Kunst and Albers" in the Far East during the period of political instability // Society: philosophy, history, culture [Obshchestvo: filosofiya, istoriya, kul'tura], 2022. No. 6. pp. 157 – 161.

17. Romanova G.N. Chinese workers in the economy of the Russian Far East and the problem of national security at the turn of the 19th and 20th centuries. // Russia and the APR [Rossiya i ATR], 2011. No 3. pp. 95 – 104.

18. Khadonov S.P. Russia's economic policy in the Far East during the period of active development (late 19th – early 20th centuries) // Economic issues [Voprosy ekonomiki], 1995. No. 3. pp. 153 – 160.

19. Chelenko N.N Industrial development in the Russian Far East in the 19th century // Crimean Scientific Bulletin [Krymskij nauchnyj vestnik], 2015. No. 6. pp. 96 – 119.

20. Shejngauz A.S. Development of forests in the Far East and the use of their productivity from the mid-19th to the mid-20th century // Spatial economics [Prostranstvennaya ekonomika], 2008. No. 1. pp. 118 – 146.

© *Ткаченко Г.Г., Шведов В.Г., Боенков С.А., 2025. Московский экономический журнал, 2025, № 12.*