

УДК 332.05

JEL O18

DOI: <http://doi.org/10.25728/econbull.2022.3.2-roslyakova>

СТАНОВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ: ПРИНЦИПЫ И УСЛОВИЯ

Рослякова Наталья Андреевна

*Институт проблем управления им. В.А. Трапезникова РАН, Москва, Россия,
e-mail: na@roslyakova24.ru; SPIN-код: 7405-4998; <https://orcid.org/0000-0002-7511-2141>*

Аннотация: Транспортный комплекс Дальнего Востока, с одной стороны, остаётся наименее развитым элементом транспортной системы России, с другой стороны, имеет стратегический характер, обеспечивающий балансирование геополитических сил страны. В статье рассматривается этап становления транспортного комплекса Дальнего Востока (вторая половина XIX – начало XX века) с целью определения исторических закономерностей развития как самого комплекса, так и хозяйства Дальнего Востока.

Ключевые слова: Дальний Восток, транспортный комплекс, история экономического развития, исторические принципы развития.

FORMATION OF THE RUSSIAN FAR EAST TRANSPORT COMPLEX: PRINCIPLES AND CONDITIONS

Roslyakova Natalia Andreevna

*V.A. Trapeznikov Institute of Control Sciences RAS, Moscow, Russia,
e-mail: na@roslyakova24.ru; SPIN code: 7405-4998; <https://orcid.org/0000-0002-7511-2141>*

Abstract: The transport complex of the Far East, on the one hand, remains the least developed element of the Russian transport system, on the other hand, it has a strategic nature that ensures the balancing of the country's geopolitical forces. The article examines the stage of formation of the Far East transport complex (the second half of the XIX – the beginning of the XX century) to determine the historical patterns of development of both the complex itself and the economy of the Far East.

Keywords: Far East, transport complex, history of economic development, historical principles of development.

В настоящее время активного санкционного давления и технико-технологического шантажа и диктата со стороны западного сообщества остро встал вопрос производственного развития, и связанного с ним формирования инфраструктуры для комплексной переработки ресурсов на территории России и получения здесь же товаров с высокими уровнем используемых технологий, уровнем передела и добавленной стоимостью. Дискуссия вокруг этих вопросов развернулась на сессии Восточного экономического форума – 2022 «БАМ и Трансиб: как построить быстрее?» [5]. Стоит сказать, что это далеко не первая встреча экспертов и представителей власти, где обсуждаются подобные вопросы. Впервые вопросы о выработке нового канона экономического развития, не

связанного с процессами глобализации и распределения цепочек добавленной стоимости, был Миром политическом форуме в 2010 году [14]. Тогда из уст экспертов открыто прозвучали рекомендации к переформатированию экономической политики стран в пользу развития сложных национальных экономик. В частности, в докладе Эрика С. Райнерта прозвучали мысли о том, что в настоящее время ставки необходимо делать на создание мощных производительных сил и их гармоничное распределение на территории страны [16]. Важно отметить, что важнейшим условием усиления национальных экономик является развитие ключевой инфраструктуры, где главенствующую роль, несомненно, нужно отдать транспорту [16]. Именно транспортная отрасль, суть которой связать воедино различные уголки страны, выступает основой для достижения общегосударственных целей развития. От эффективности организации транспортного комплекса и качества его работы зависит, насколько рационально распределяются и используются материальные ценности страны. Примерами, подтверждающими эту мысль, можно считать создание российского морского флота, ставшего движущей силой реформ при Петре Первом в XVIII веке, создание Транссибирской магистрали, послужившей основой для реформ С. Ю. Витте.

Предметом исследования выступает транспортный комплекс Дальнего Востока России. Объектом является исторические условия и закономерности его формирования и развития. Выделение Дальнего Востока в транспортном комплексе России неслучайно. Удивительный факт: территории Дальнего Востока были присоединены к российскому государству почти на целый век раньше, чем территории Северо-Запада, а Якутск старше Санкт-Петербурга на 71 год (1632 и 1703 годы основания, соответственно). Однако периферийное положение относительно традиционных центров социально-экономической активности, западные геостратегические приоритеты и отсутствие факторов систематического развития привели к тому, что и сейчас территории Дальнего Востока являются малонаселёнными и слабо развитыми. При этом стратегическое значение и потенциал этих территорий таков, что каждый раз, когда Россия испытывала затруднения с развитием или обострялись противоречия с традиционными партнёрами, Россия имела возможности для разворота на восток.

Принимая во внимание принцип исторической закономерности экономического развития, понятно, что это произошло вследствие более позднего хозяйственного освоения данных территорий. Территория Дальнего Востока России на протяжении всей истории своего существования представляет собой регион, наиболее удаленный от культурных и промышленно развитых центров России, и успехи в его развития и освоения по-прежнему зависят от того насколько эффективно здесь решаются транспортные проблемы. Принимая во внимание относительно низкий уровень развития и стратегический характер данных территорий, очевидно, что развитие должно строиться исходя из системы государственных приоритетов, а, следовательно, пути дальнейшего развития транспортного комплекса Дальнего востока будут существенно отличаться от путей развития транспортной инфраструктур на западе России. А это в свою очередь ставит вопрос и о системе специальных принципов, условий и механизмов, способных обеспечить дальнейшее развитие транспортного комплекса Дальнего Востока. В этом отношении большой интерес представляет рассмотрение истории развития транспортного развития в связке с процессами хозяйственного освоения

данных территорий для выявления ключевых исторических закономерностей развития этих систем.

В истории становления экономики Дальнего Востока берет свое начало со второй половины XIX века, то есть с начала освоения края русскими людьми, и продолжается до начала XX века. Примитивный быт и хозяйственный уклад местного населения обусловили отсутствие в крае какой-либо действенной транспортной системы ко времени появления здесь русских людей. Реки и речки, охотничьи и вьючные тропы вполне удовлетворяли потребности не только первобытных охотников и рыболовов, но и русских первопроходцев. Они широко использовали местные естественные пути (речные и морские) и практически не уделяли внимания устройству искусственной дорожной сети [9].

Развитию транспорта на Дальнем Востоке препятствовал ряд причин, многие из которых не потеряли своей объективности до настоящего времени. К таким причинам можно отнести заболоченность местности, значительно увеличивающую материальные затраты на проведение путей сообщения, пересеченность местности в преимущественно меридиональном протяжении, что препятствует транспортному освоению края в первостепенном для России направлении – с запада на восток, серьезные паводки на Амуре и его притоках. Высокая скорость дальневосточных рек, возрастающая во время подъема воды, требует проектировать дороги и искусственные сооружения (мосты, трубопроводы) с дополнительным запасом прочности, чтобы избежать их разрушения во время наводнений [21]. Помимо этого, серьезной проблемой, препятствующей освоению края и развитию транспортной сети, являлась его крайняя малонаселенность. Исследователь Л.Л. Рыбаковский отмечает, что в середине XIX века на пространстве от Амура до Камчатки жило около 50 тыс. человек [17].

Важнейшая особенность формирования транспортного комплекса Дальнего Востока, как в прошлом, так и в настоящем – выходы к морским и речным портам, которые являются целевыми точками пространственного развития транспортной системы. Это характеризует Дальний Восток как важную транзитную территорию не столько в региональном, сколько в международном контексте. Еще в XVII веке была проложена вьючная тропа, связавшая Якутск с портом Охотск. Ее превращению в тракт уже в XVIII веке способствовала подготовка Камчатских экспедиций, исходивших из Якутска, с опорным пунктом Охотском на тихоокеанском побережье.

Одним из примеров использования этого потенциала Дальнего Востока можно считать осуществление транзита грузов Российской Американской Компании (РАК). Уже в 1830-1840 годы началось обустройство Охотского тракта. Обустройство велось на средства Российской Американской Компании, образованной в 1799 году, служившей инструментом по освоению и колонизации Нового Света. В исследованиях Н. Н. Болховитинова говорится, что на Охотском тракте Российская Американская Компания устроила 23 почтовые станции, тем самым наладив более надежное сообщение [10]. Российская Американская Компания представляла собой результат своеобразного симбиоза интересов отечественных предпринимателей и царской бюрократии, переродившись из купеческой монополии в военно-бюрократический департамент, главной функцией которого являлось управление заморскими территориями. Компания сочетала торгово-промышленные функции с функциями казенного управления.

Однако уже к середине 1840-х годов управляющими РАК было осознано неудобство порта Охотск, как основной базы флота (порт располагался глубоко в замерзающем море). Поэтому база флота была перенесена в Петропавловск. Большие перспективы видели также в порте Аян [4]. Именно поэтому не случайно появление здесь в тот же период фактории Российской Американской Компании. Вопрос о создании нового тракта от Якутска до Аяна был решён в кратчайшие сроки: в 1844-1845 годах была налажена дорога, протяженностью 1186 км, а к 1852 году по тракту было основано 383 почтовых станции, что обеспечило надёжное сообщение и снабжение фактории ресурсами и продовольствием, что формировало условия для включения этих территорий в хозяйство страны. Новый тракт всецело поддерживал и организовывал деятельность новой дороги, которая была направлена на обслуживание нужд Российской Американской Компании [13].

Однако ведущая роль в транспортном комплексе дальневосточного региона принадлежала Аянскому тракту непродолжительное время. Уже с 1854 года, когда были осуществлены первые сплавы по р. Амур, подтвердив его стратегические преимущества. Военное и административное значение Аянского тракта, проложенного в труднодоступных малонаселенных районах, значительно уменьшилось. Кроме того, упадку Аянского тракта поспособствовала продажа Российской Америки (Аляски) в 1867 году и упразднение Российской Американской Компании.

В то же время складывается благоприятная ситуация для решения вопроса по освоению р. Амур, которая была утеряна еще в 1689 году (согласно условиям Нерчинского договора, после долгих споров и военных угроз под юрисдикцию Китая были отданы территории по обоим берегам реки [1]). Заключенный в 1858 году Айгунский договор, а после, в 1860 году Пекинский договор, вернули Российской Империи утраченные территории, что позволило создать более благоприятные условия для освоения дальневосточного края и развития транспортных коммуникаций. Результатом стал выход России к Тихому океану в местах с более благоприятными условиями для развития сообщения и ведения хозяйства. В бухтах залива Петра Великого были заложены порты Владивосток и Новгородский. Также исторические документы свидетельствуют, что генерал-губернатора Восточной Сибири М.С. Корсаков распорядился наладить их надежное сообщение с р. Амур, через организацию четырёх постов по правому берегу р. Сунгачи, поста при оз. Ханка и пяти постов далее до впадения р. Суйфун в р. Уссури [3].

Естественно, что организация транспортных магистралей по рекам способствовала развитию территорий и привлечению населения в дальневосточный край. Началось переселение казаков из Забайкалья на реки Амур и Уссури. То есть, помимо обретения статуса транспортных артерий региона, на реках начинают развиваться опорные пункты, занимающиеся обслуживанием магистралей. На р. Амур было основано 67 станиц, на р. Уссури – 23 станицы с почти 17-тысячным населением [19]. Исследователи того периода отмечают, что роль казаков заключалась в охране дальневосточных рубежей, но на постах дополнительно в обязанности вменялось предоставлять лодки для курьеров, оказывать необходимую помощь проходящим судам, заготовливать дрова для пароходов [18].

Задача закрепления Дальнего Востока за Россией ставила на повестку дня вопрос о развитии здесь хозяйственной жизни, заключающемся в росте населения,

организации производства и сообщения. В 1850-1860 годах на пересечении важнейших водных путей были основаны будущие города Дальнего Востока: Благовещенск – при слиянии рек Амура и Зеи, Хабаровск – рек Амура и Уссури, Николаевск – у амурского лимана.

В первую очередь шло освоение речных путей, требовавших наименьших затрат на свое обустройство. Низкозатратные коммуникации были предпочтительнее, так как Дальний Восток по-прежнему оставался малонаселенным. Вложения больших средств в развитие транспортной системы из грунтовых дорог казались необоснованными. Как следствие, все поселения располагались по берегам рек, что говорило о нежелании населения края отдаляться от транспортных коммуникаций. Несмотря на большую обеспеченность Дальнего Востока речными путями по сравнению с европейской частью России, они не могли удовлетворить потребностей в перемещении во всех направлениях. Поэтому с усилением миграционных процессов, вызванных отменой крепостного права, на Дальнем Востоке всё же были интенсифицированы усилия по сооружению начальной сети грунтовых путей.

Речная система Дальнего Востока послужила каркасом при организации дорожной сети. Речная система в летнее время служила по своему прямому назначению, а в зимнее становилась основой для формирования сети зимников. Несмотря на развитие сети дорог, их состояние оставляло желать лучшего, поэтому в зимний период большинство трактов пролегало по льду рек (важно сказать, что для Дальнего Востока зимники не утратили своей актуальности, к примеру зимники между городами Комсомольск-на-Амуре и Николаевск-на-Амуре используется до настоящего времени). Существуют данные, что в начале 60-х годов XIX века постоянные дороги (тележные тракты) были накатаны только от Благовещенска примерно на 70 км вверх по Амуру и на 200 км вниз по его течению [7].

Отмена крепостного права, родившая мощный поток сельского населения, отразилась на транспорте края в двух аспектах. Во-первых, появилось притрактовое население и большинство почтовых станций от казаков перешли на содержание крестьян [6]. Это можно объяснить тем, что для казаков содержание станций вменялось в обязанность, было нагрузкой, для крестьян, напротив, почтовая гоньба являлась важным подспорьем в хозяйстве и приносила немалый доход. Во-вторых, расселение в более отдаленные районы возросшего населения расширило зону размещения переселенцев на Дальнем Востоке, поспособствовало развитию сети грунтовых дорог, так как стали накатываться дороги в более отдаленные районы.

Также с отменой крепостного права, начинается мощный рост промышленности российского государства, что сопровождается развитием транспортной инфраструктуры. На Дальнем Востоке роль главной магистрали приобретает р. Амур. Здесь наряду с казенными пароходами начинают появляться частные судоходные компании, что свидетельствовало об увеличении объемов спроса на грузовые и пассажирские перевозки. К 1863 году из 15 пароходов, курсировавших в Приамурье, 9 принадлежали государству, а 6 – частным лицам. Частные суда принадлежали предпринимателю Де-Фризу (пароход «Адмирал Казакевич») и «Амурской компании» (пароход «Граф Муравьев-Амурский») [12].

С освоением Приморского края и строительством г. Владивостока Российская Империя получила собственную, достаточно удобную базу на

тихоокеанском побережье. Однако ситуация с морскими перевозками была далеко не благополучной. Даже закладка во Владивостоке судостроительной базы не смогла значительно повлиять на ситуацию с морскими каботажными перевозками. Проблема по-прежнему упиралась в исключительно слабую освоенность территорий Дальнего Востока. Отсутствие промышленного производства и крупного строительства, вследствие недостаточной численности населения, полностью сокрушало любые государственные мероприятия по развитию каботажа на Тихом Океане. Важно отметить, что увеличивающиеся потоки грузов на р. Амур не были связаны с портом Владивосток. Сообщение, налаженное через реки Сунгачи и Уссури, надолго прерывалось в период весенней и осенней распутицы, когда затруднялось движение наземного транспорта, движение по зимнику было уже невозможно, а движение по воде еще невозможно. Эти условия делали порт Владивосток оторванным от хозяйственной жизни амурских территорий.

В конце XIX века два обстоятельства потребовали от правительства активизироваться в развитии транспортного комплекса Дальнего Востока. Первый из них заключался в том, что медленное развитие транспорта, недостаток путей сообщения вели к росту цен на товары и снижали уровень благосостояния населения данных территорий, что в конечном счете препятствовало заселению Дальнего Востока. Второй демонстрировал перемещение центра международной политики в бассейн Тихого океана. Нападение Японии и разгром Китая в 1894-1895 годах привел к завоеванию (согласно условиям Симоносекского договора) территории Маньчжурии в числе прочих. Однако, коалиция России, Германии и Франции вынудила Японию отказаться от территориальных притязаний на Маньчжурию. Позднее, сдача Китаем в аренду России Ляодунского полуострова явилась основанием для открытой агрессии Японии уже в сторону России. Все это побуждало развивать Дальний Восток для укрепления здесь военных и экономических позиций.

Постоянное сообщение центра России с тихоокеанским побережьем в подобных условиях могла обеспечить лишь железнодорожная магистраль. Она стала беспрецедентной государственной программой на Дальнем Востоке. До сооружения железной дороги дальневосточный транспортный комплекс развивался самотеком: речные и морские пути, созданные природой, обустраивались минимально; дороги накатывались населением; зимники обустраивались сами собой с приходом зимы. Строительство железной дороги потребовало разработки плана действий, изыскания средств для финансирования и инструментов для реализации масштабных работ. Государство нуждалось в экспертах и предпринимателях для ведения работ и рабочих руках для непосредственного осуществления работ. Все эти факторы отразились на сроках возведения дороги.

С 1887 по 1889 годы проводились изыскательские работы, в 1890-1891 годы параллельно с решением вопросов о финансировании была определена и начала строиться первоочередная южная часть Уссурийской линии. С 1891 по 1897 годы осуществлена постройка Уссурийской дороги. Также определились с конечным видом железнодорожной сети. Китайско-Восточная железная дорога была призвана составить ее основу. Получение в аренду Маньчжурских земель сделало возможным провести через территорию Китая железную дорогу. Опираясь одним плечом на Забайкальскую линию, а другим – на Уссурийскую, Китайско-Восточная железная дорога связала центральные регионы и самые восточные окраины

империи. Ее сооружение велось с 1897 по 1903 годы. Результатом становится сквозное железнодорожное сообщение между азиатской и европейской частями страны.

Сооружение Транссибирской магистрали стало важным стимулом транспортного строительства во всем дальневосточном регионе, поменяв отношение власти к проблемам развития Дальнего Востока. Это выразилось в развертывании с 1896 году на р. Амур и других важных реках региона работ по улучшению условий судоходства. Также благодаря железнодорожному строительству произошел заметный сдвиг в развитии сети грунтовых путей на Дальнем Востоке. А.А. Илларионов указывает на появление такого феномена как «временки», подчеркивая их особую цивилизаторскую роль, так как на севере Уссурийского края железнодорожная «временка» вообще стала первым рукотворным путем [9]. Эти дороги служили практическим целям железнодорожного строительства и ничем не уступали уже проложенным колесным дорогам.

Также строительство железной дороги отразилось на экономическом и социальном аспектах жизни Дальнего Востока. Активизация переселения, несомненно, улучшила стратегическое положение края. За 9 лет, начиная с 1903 года, железнодорожники доставили в Приморье более 130 тыс. человек, что более чем вдвое превысило количество перевезенных водными путями переселенцев за период с 1883 по 1901 годы [8].

Открытие железнодорожного сообщения существенным образом изменило структуру и объемы товарообмена между Россией и Китаем, сделав западные рынки доступными для товаров, импортируемых из Китая и сделав Китай открытым для экспорта российских товаров. Результатом стало увеличение объемов экспорта в Китай за 1903 год в 2,4 раза (с 9,3 млн. руб. до 22,4 млн. руб.) [15]. Китай, в свою очередь, отказался от использования караванного пути. Все грузы Китая (в первую очередь, чай) стали доставляться в Россию по железной дороге.

Сооружение железной дороги позволило связать не только порт Владивосток с западными районами Российской Империи, возможной стала доставка грузов из Николаевского морского порта, через перегрузочный пункт в Сретенске. Это усложнение связей между видами транспорта является доказательством прогрессивного стремления всего комплекса к переходу на более высокий уровень организации.

Дальнейшее развитие транспортного комплекса Дальнего Востока было обусловлено более сложными предпосылками. Война с Японией 1904-1905 годов лишила Россию возможности использовать Китайско-Восточную железную дорогу (по условиям Портсмутского мира Россия уступила Японии южную часть Сахалина, права аренды на Ляодунский полуостров и Маньчжурию). Следовательно, для обеспечения былого единства территорий потребовались новые пути. В 1908 году было начато строительство Амурской железной дороги, завершившееся в 1916 году, позволившей пройти путь от Тихого океана до Балтийского моря по территории России. Начавшаяся в 1914 году Первая Мировая война, приведшая к блокаде западных портов, многократно увеличила значение порта Владивосток не только для Дальнего Востока, но и для всей России. Авторы С.В. Плохих и З.А. Ковалева указывают, что максимально сократился объем коммерческих перевозок, так как весь транспорт направлялся на нужды армии,

часть базировавшихся во Владивостоке судов была передана военному флоту [15]. Главной задачей железнодорожного транспорта стало также удовлетворение потребностей армии.

Однако национальная безопасность не была единственным двигателем этого строительства. Амурская дорога сделала доступными угольные месторождения Алданского щита, и сама являлась их активным потребителем [2]. Также была построена железнодорожная подъездная ветка к Сучанскому месторождению углей. Два этих примера демонстрируют частичное вливание транспорта в территориально-производственные комплексы Дальнего Востока и переход на еще более высокий уровень организации системы. Так транспортный комплекс Дальнего Востока уже не просто связывал территории и население, он стал связывать воедино хозяйственный комплекс страны.

Усилившиеся вводом в эксплуатацию железной дороги, переселенческие процессы были подкреплены аграрной реформой. В результате родилась новая волна переселения, повлекшая дальнейшее устройство коммуникаций. В Приморской области крупнейшим строителем дорог с 1907 года стало местное переселенческое управление. Им до 1917 года было произведено свыше 5,5 тыс. км изысканий дорог и построено более 2 тыс. км. нового дорожного полотна [20-21].

Усилиями различных ведомств была проведена колоссальная работа по созданию в крае сети грунтовых дорог [11]. Результатом этой работы стала система военных дорог, почтовых трактов, железнодорожных “временок” и накатанных проселочных дорог. Огромным хозяйственное значение оставалось за последними, так как именно эти проселки являлись связующими между жизненно важными для населения пунктами.

Можно заключить, что на этапе становления развития транспортного комплекса Дальнего Востока была проделана основная работа и намечены главные направления развития как транспорта, так и экономики на средне- и долгосрочную перспективу. Созданная транспортная система была способна решать административные и хозяйственные задачи, обладая определенной степенью целостности с общероссийской транспортной системой.

Кроме того, можно выделить ряд аспектов, который демонстрируют сложившиеся исторические закономерности развития. Во-первых, это большая роль специальных агентов в стимулировании развития. Особая роль предполагает сочетание государственно-административных, экономических и военно-освоенческих компетенций и полномочий. На этапе становления такие функции выполняли Российская Американская Компании и Комиссия по строительству Сибирской магистрали. В настоящее время не существует единого агента, занимающегося комплексным развитием транспортной инфраструктуры Дальнего Востока. В частности, на сессии ВЭФ – 2022 «БАМ и Транссиб: как построить быстрее?» отмечалось, что магистрали (железнодорожные) строит ОАО «РЖД», электрификацию магистралей осуществляет ПАО «РусГидро», пограничные переходы и прочие специализированные транспортные объекты Минтранс России, а также в отдельных проектах участвуют концессионеры. Всё это приводит к многочисленным разрывам в планах строительства и ввода в эксплуатацию транспортных объектов [5]. Более успешной практикой в этом отношении можно считать опыт по передаче всего энергетического комплекса Дальнего Востока ПАО «РусГидро», что позволило оперативно наладить ввод и обновление энергетических мощностей, организовать комбинированные схемы

электроснабжения и генерации, сочетая гидроэлектростанции с угольной и газовой генерацией. Это в общем итоге позволило повысить надёжность и обеспеченность территории Дальнего Востока электроэнергией и обеспечить умеренные темпы роста стоимости.

Во-вторых, блокада ряда портов европейской части России в 2022 году и санкции не являются нововведением современной международной политики. Это свидетельствует о стратегической уязвимости западных выходов к морю и наличии определённой конъюнктурности в развитии транспортных коммуникаций по другим направлениям, в первую очередь на Дальнем Востоке.

В-третьих, масштаб России и наличие освоенных портов на тихоокеанском побережье создают условия для осуществления «разворота на Восток», который также уже неоднократно имел место. А это в свою очередь обуславливает низкую системность проводимой политики развития транспортных коммуникаций. В момент «разворота» обнаруживаются проблемы, которые решаются со всей возможной оперативностью, но только до тех пор, пока ситуация на западных рубежах не стабилизируется. Затем процесс развития инфраструктуры на Дальнем Востоке значительно замедляется. Это мы наблюдаем и сейчас, когда потребовался очередной «разворот на Восток», однако крайне медленная реализация плана расширения Восточного полигона, принятого ещё в 2013 году, в настоящее время приводит к авральной работе, резкому снижению эффективности из-за простоев и недостатка транспортных мощностей, а также к росту тарифов на перевозку.

В-четвёртых, низкая плотность населения и экономической активности всегда обуславливали отсутствие стимулов для самопроизвольного развития за счёт рыночных механизмов, а, следовательно, очевидно, что экономика и население здесь крайне чувствительны к усилиям государства по включению Дальнего Востока в систему общенациональных целей и приоритетов развития. Следовательно, для интенсификации развития здесь необходимы специализированные меры, которые наряду с экономическими задачами будут решать вопросы социальные и национально-стратегические.

Литература

1. Артемьев А.Р. О некоторых спорных вопросах пограничного размежевания между Россией и Китаем по Нерчинскому договору 1689 г. / Вестник Дальневосточного отделения Российской академии наук. 2002. № 1. С. 17-22.
2. Василенко Н.А. КВЖД и ее значение для экономического развития дальневосточного региона / Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма / общ. ред. А.И. Крушанова. – Владивосток: ДВО АН СССР, 1989. – 152 с.
3. Владивосток. Сборник исторических документов. – Владивосток: Примор. кн. изд-во, 1960. – 220 с.
4. Высоков М.С. Очерки истории связи на Дальнем Востоке (30-е гг. XVIII – начало XX в.). – Южно-Сахалинск: ИМГИГ, 1985. – 85 с.
5. ВЭФ-2022 «БАМ и Транссиб: как построить быстрее?» / Фонд «Росконгресс». 2022. URL: <https://forumvostok.ru/news/bam-i-transsib-kak-postroit-bystree/>
6. Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России во второй половине XIX-начале XX в. – Владивосток: Дальнаука, 2000. – 203 с.
7. Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение Дальнего Востока во второй половине XIX-начале XX в. / Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока

в эпоху капитализма / общ. ред. А.И. Крушанова. – Владивосток: ДВО АН СССР, 1989. – 152 с.

8. Гнатовская Е.Н. Эксплуатация Уссурийской железной дороги в составе КВЖД в 1906-1917 гг. / КВЖД и ее влияние на развитие политических, социально-экономических и культурных процессов в Северо-Восточной Азии. Международная научная конференция – Владивосток: ДВГУ, 1997. – 110 с.

9. Илларионов А.А. О роли транспортной системы в развитии российского Дальнего Востока в дооктябрьский период / Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2006. № 1. С. 16-32.

10. История русской Америки (1732-1867): В 3 т. / Под ред. Н.Н. Болховитинова. – М.: Международные отношения, 1999. – 558 с.

11. Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 1. Технические и социально-правовые аспекты развития транспорта региона. – Хабаровск: Упр. Дальневост. ж. - д., 1997. – 171 с.

12. Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 2. Исторические аспекты транспортного освоения региона. – Хабаровск: Упр. Дальневост. ж. - д., 1997. – 153 с.

13. Макарова Р.В. К истории ликвидации Российско-Американской компании / Проблемы истории и этнографии Америки – М.: Наука, 1979. – 279 с.

14. Мейнстрим нового времени / Журнал «Эксперт». 2010. URL: https://expert.ru/expert/2010/36/meinstrim_novogo_vremeni/

15. Плохих С.В., Ковалева З.А. История Дальнего Востока России – Владивосток: ТИОДОТ ДВГУ, 2002. – 244 с.

16. Райнерт Э. Реформирование России: раунд третий. Соревнование или сравнительное преимущество? / Журнал «Эксперт». 2010. URL: https://expert.ru/expert/2010/36/reformirovanie_rossii/

17. Рыбаковский Л.Л. Население Дальнего Востока за 150 лет / История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма (XVII в. - февр. 1917 г.) / Отв. ред. А.И. Крушанов – М.: Наука, 1991. – 469 с.

18. Сергеев О.И. Казачество на русском Дальнем Востоке в XVII-XIX вв. – М.: Наука, 1983. – 127 с.

19. Целищев М.И. Колонизация [Дальнего Востока] / Экономика Дальнего Востока : под ред. Н.Н. Колосовского, А.Н. Лагутина и М.И. Целищева. – М.: Плановое хозяйство, 1926. – 357 с.

20. Чарнецкий Л. Методы и итоги прошлой колонизации Приморья и ближайшие колонизационные мероприятия в будущем / Советское Приморье. 1925. № 3. С. 10-36.

21. Шер М.Л. Пути сообщения Приморской губернии / Приморье, его природа и хозяйство. – Владивосток: Д.-в. Госкнига, 1923. – 28 с.

References

1. Artem'ev A.R. O nekotoryh spornyh voprosah pogranichnogo razmezhevaniya mezhdu Rossiej i Kitaem po Nerchinskomu dogovoru 1689 g. / Vestnik Dal'nevostochnogo otdeleniya Rossijskoj akademii nauk. 2002. № 1. P. 17-22.

2. Vasilenko N.A. KVZHD i ee znachenie dlya ekonomicheskogo razvitiya dal'nevostochnogo regiona / Hozyajstvennoe osvoenie russkogo Dal'nego Vostoka v epohu kapitalizma / obshch. red. A.I. Krushanova. – Vladivostok: DVO AN SSSR, 1989. – 152 p.

3. Vladivostok. Sbornik istoricheskikh dokumentov. – Vladivostok: Primor. kn. izd-vo, 1960. – 220 p.

4. Vysokov M.S. Ocherki istorii svyazi na Dal'nem Vostoke (30-e gg. XVIII – nachalo XX v.). – YUzhno-Sahalinsk: IMGIG, 1985. – 85 p.

5. VEF-2022 «BAM i Transsib: kak postroit' bystree?» / Fond «Roskongress». 2022. URL: <https://forumvostok.ru/news/bam-i-transsib-kak-postroit-bystree/>
6. Gallyamova L.I. Dal'nevostochnye rabochie Rossii vo vtoroj polovine XIX-nachale XX v. – Vladivostok: Dal'nauka, 2000. – 203 p.
7. Gallyamova L.I., Koval'chuk M.A. Transportnoe osvoenie Dal'nego Vostoka vo vtoroj polovine XIX–nachale XX v. / Hozyajstvennoe osvoenie russkogo Dal'nego Vostoka v epohu kapitalizma / obshch. red. A.I. Krushanova. – Vladivostok: DVO AN SSSR, 1989. – 152 p.
8. Gnatovskaya E.N. Ekspluatatsiya Ussurijskoj zheleznoj dorogi v sostave KVZHD v 1906 1917 gg. / KVZHD i ee vliyanie na razvitie politicheskikh, social'no-ekonomicheskikh i kul'turnyh processov v Severo-Vostochnoj Azii. Mezhdunarodnaya nauchnaya konferenciya – Vladivostok: DVGU, 1997. – 110 p.
9. Illarionov A.A. O roli transportnoj sistemy v razvitii rossijskogo Dal'nego Vostoka v dooktyabr'skij period / Ojkumena. Regionovedcheskie issledovaniya. 2006. № 1. P. 16-32.
10. Istoriya russkoj Ameriki (1732-1867): V 3 t. / Pod red. N.N. Bolhovitinova. – M.: Mezhdunarodnye otnosheniya, 1999. – 558 p.
11. Koval'chuk M.A. Istoriya transporta Dal'nego Vostoka (vtoraya polovina XIX v. – iyun' 1941 g.). Kn. 1. Tekhnicheskie i social'no-pravovye aspekty razvitiya transporta regiona. – Habarovsk: Upr. Dal'nevost. zh. - d., 1997. – 171 p.
12. Koval'chuk M.A. Istoriya transporta Dal'nego Vostoka Rossii (vtoraya polovina XIX v. – iyun' 1941 g.). Kn. 2. Istoricheskie aspekty transportnogo osvoeniya regiona. – Habarovsk: Upr. Dal'nevost. zh. - d., 1997. – 153 p.
13. Makarova R.V. K istorii likvidacii Rossijsko-Amerikanskoj kompanii / Problemy istorii i etnografii Ameriki – M.: Nauka, 1979. – 279 p.
14. Mejnstrim novogo vremeni / ZHurnal «Ekspert». 2010. URL: https://expert.ru/expert/2010/36/meinstrim_novogo_vremeni/
15. Plohih S.V., Kovaleva Z.A. Istoriya Dal'nego Vostoka Rossii – Vladivostok: TioDOT DVGU, 2002. – 244 p.
16. Rajnert E. Reformirovanie Rossii: raund tretij. Sorevnovanie ili sravnitel'noe preimushchestvo? / ZHurnal «Ekspert». 2010. URL: https://expert.ru/expert/2010/36/reformirovanie_rossii/
17. Rybakovskij L.L. Naselenie Dal'nego Vostoka za 150 let / Istoriya Dal'nego Vostoka SSSR v epohu feodalizma i kapitalizma (XVII v. - fevr. 1917 g.) / Otv. red. A.I. Krushanov – M.: Nauka, 1991. – 469 p.
18. Sergeev O.I. Kazachestvo na russkom Dal'nem Vostoke v XVII-XIX vv. – M.: Nauka, 1983. – 127 p.
19. Celishchev M.I. Kolonizatsiya [Dal'nego Vostoka] / Ekonomika Dal'nego Vostoka : pod red. N.N. Kolosovskogo, A.N. Lagutina i M.I. Celishcheva. – M.: Planovoe hozyajstvo, 1926. – 357 p.
20. CHarneckij L. Metody i itogi proshloj kolonizacii Primor'ya i blizhajshie kolonizacionnye meropriyatiya v budushchem / Sovetskoe Primor'e. 1925. № 3. P. 10 36.
21. SHer M.L. Puti soobshcheniya Primorskoj gubernii / Primor'e, ego priroda i hozyajstvo. – Vladivostok: D.-v. Goskniga, 1923. – 28 p.

Поступила в редакцию 1 октября 2022 г.