

Дальневосточный научный альманах

Гуманитариум

01/2012

*Политика
Международные
отношения
Экономика*



Дальневосточный вектор России
центр гуманитарных исследований

ББК 60.0
УДК 327 (571.6)

Гуманитарium: международные отношения, политика, экономика. Дальневосточный научный альманах.
[Текст]: сб. науч. статей / Под науч. ред. А.Б. Волинчука, С.К. Песцова. – Владивосток: Изд-во НОЦ ДВР, 2012. – 156 с.

ISBN 978-5-9903560-1-6

Сборник сформирован статьями молодых ученых разных научных специальностей и направлений. Представленные работы охватывают широкий спектр общественных, прежде всего, гуманитарных дисциплин.

Основу книги составляют статьи, посвященные актуальным вопросам политологии, геополитики и политической географии. Однако альманах и не ограничивается только политологической тематикой. В сборник вошли работы по экономике, психологии, филологии, проблемам высшего образования. В большинстве публикаций авторами реализован региональный подход к решению поставленных исследовательских задач.

Статьи альманаха будут интересны политологам, международникам, экономистам, специалистам-регионоведам, занимающимся проблемами социально-экономического и политического развития отдельных регионов.

ББК 60.0

© НОЦ «Дальневосточный вектор России», 2012.

Гуменный И.С.

НАЧАЛЬНЫЕ ПЕРИОДЫ ФОРМИРОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
ТЕРРИТОРИИ РОССИИ НА ВОСТОЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ104

Кошечкина (Харчевникова) Е.С.

ПОЛИТИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ПРОЦЕССА СТАНОВЛЕНИЯ
ОПОРНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ СТРУКТУРЫ НА
ПРИМЕРЕ ЮГА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ
В КОНЦЕ XIX ВЕКА.....108

Маслова О.Н.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЭЛЕКТРОННОЙ
КОММЕРЦИИ121

Нагорная Л.А., Нагорный Н.Н.

ВИКТИМНОСТЬ ЛЮДЕЙ С ЛЕГКОЙ СТЕПЕНЬЮ УМСТВЕННОЙ
ОТСТАЛОСТИ127

Романова О.Б.

СТАНОВЛЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ В КОНТЕКСТЕ РАЗВИТИЯ
ОБЩЕРОССИЙСКОЙ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ.....134

Рязанова А.П.

КОНЦЕПТ «TRUST»: МЕТАФОРИЧЕСКИЙ УРОВЕНЬ
ПРЕДСТАВЛЕНИЯ (НА МАТЕРИАЛЕ СОВРЕМЕННОГО
АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА)144

Кошечая (Харчевникова) Елена Сергеевна
Elena S. Koshevaya (Kharchevnikova)

Ассистент кафедры государственного
и муниципального управления Владивостокского
государственного университета экономики и сервиса
ул. Гоголя, 41, Владивосток, 690090
elenakh1981@yandex.ru

УДК 327.2

**Политическое обоснование процесса
становления опорных элементов
территориальной структуры на примере юга
Дальнего Востока России в конце XIX века**
*Political motivation of the process of the formation
supporting element territorial structure on example
of the south of the Russian Far East
to at the end XIX age*

Ключевые слова: экспансионистская политика, политические «процессы-события», геостратегическая сеть, территориальная структура, каркасная конструкция, узловые, линейные элементы.

Статья посвящена политике российского правительства в отношении юга Дальнего Востока и Маньчжурии в конце XIX века, и анализу процесса внутренней организации территории посредством становления и развития элементов территориальной структуры.

The Article is dedicated to consideration politicians Russian government in respect of south of the Far East and Manchu at the end XIX age, and her influences upon process of the internals of the territory by means of formation and developments territorial structure element.

Формирование национального интереса, типа направленности внутренней и внешней политики государства, и становление соответствующей территориальной структуры происходит под воздействием ряда факторов, среди которых особое место занимает размер территории, экономико-географическое, геополитическое положение.

Выбор направления государственной политики зависит от внутренних потребностей и национального интереса государства, складывающихся под воздействием геополитических реалий, вследствие чего формируется соответствующая каркасная конструкция территориальной структуры. Таким образом, строительство и размещение опорных элементов территориальной структуры полностью подчинены государственной политике и «совершаются под воздействием политической детерминанты» [24]. Иначе говоря, политика выступает в нашем случае в качестве инструмента воздействия на процесс организации территории. Например, политика освоения, переселения трудоспособного населения на Дальний Восток, строительство КВЖД и др.

Осуществление курса государственной политики в области экономического развития дальневосточного региона предполагает решение ряда проблем связанных с процессом становления и развития опорных элементов территориальной структуры. Опорные элементы территориальной структуры (территориальное устройство) представляют собой взаимосвязанное размещение по территории объектов узлового (населенные пункты), линейного (инфраструктура, транспорт) характера [14, 15, 17]. По мнению И.М. Маергойза и Г.М. Лаппо узловые и линейные элементы в совокупности образуют каркасную конструкцию (опорный каркас) взаимосвязанных центров (фокусов) и магистралей, обладающих экономической устойчивостью, отсюда и их название опорные элементы [14, 15, 16, 17]. Согласно классификации И.М. Маергойза узловые элементы по уровню развития подразделяются на узлы, субъядра, ядра, мегаядра. В процессе исследования территориальных особенностей политико-экономического освоения юга региона нами был выделен еще один тип узлового элемента – протоузел. Узловые элементы способны выполнять «структуроорганизационные», «структурообразующие», экономические, политические, военные функции, набор которых полностью зависит от их экономико-географического положения [17, 18]. Линейные элементы, в зависимости от уровня взаимодействия подразделяются нами на вектор проникновения, первичная, структурная (магистраль) и затухающая оси [22], способствующие активному экономическому росту центров через интенсивный грузопассажирский, информационный, вещественный обмен между ними, а также соединяют их, способствуя, таким образом, единству страны.

В научной литературе процессу становления, экономического развития и политической значимости опорных элементов территориальной структуры дальневосточного региона уделяется большое внимание. Рассмотренный нами значительный объем отечественной научной литературы по проблеме политики становления и развития территориальной структуры на территории юга Дальнего Востока позволил выделить три периода развития исследования

Строительство опорных элементов территориальной структуры подчинены государственной политике

Опорные элементы структуры представляют взаимосвязанное размещение объектов узлового, линейного характера

проблематики территориальной структуры: 1) экономико-географический (середина XX в.); 2) историко-политико-географический (конец XX – начало XXI в.); 3) политологический – возник сравнительно недавно, (конец XX – начало XXI в.), когда ученые начали исследовать территориальную структуру или ее отдельные элементы с позиции политики, которой отводили преобладающее положение в вопросах оформления внутреннего содержания государства и развития экономики согласно геополитическим реалиям.

Анализируемые автором нижеизложенные работы затрагивают отдельные аспекты исследуемой темы, или имеют отдаленное отношение к политике становления и развития элементов территориальной структуры, поскольку рассматривают либо узкий круг вопросов территориального формирования, либо не в полном объеме раскрывают некоторые аспекты развития территориальной структуры в рамках исследуемой ими проблемы.

Первый период – развитие исследований в области территориальной структуры.

Первый период – развитие исследований в области территориальной структуры. Распространившись в 1960-70-е гг. понятие о территориальной структуре, со временем превратилось в глубоко разработанную концепцию. В ее становлении наиболее активное участие приняли И.М. Маергойз, Ю.Г. Саушкин, П.М. Алампиев, Г.М. Лаппо, А.М. Паламарчук, А.Г. Топчиев. Особенно значительный вклад в развитие концепции внес И.М. Маергойз [16, 17]. Его основные труды «Территориальная структура хозяйства» (1986 г.) и «Географическое учение о городах» (1987 г.). Он сформулировал основные понятия территориальной структуры хозяйства и, наряду с целостной ТСХ страны, выделил четыре под системы такой структуры: а) материального производства (промышленность и сельское хозяйство); б) инфраструктуры; в) населения; г) природных ресурсов.

Развитие инфраструктуры обеспечивает экономическое сжатие пространства за счет повышения скорости движения и грузоспособности,

Пристального внимания заслуживают научные работы Г.М. Лаппо [14, 15] «Концепция опорного каркаса территориальной структуры народного хозяйства: развитие, теоретическое и практическое значение» (1983 г.) «Территориальная структура России в начале XXI век». Автор рассматривает узловые элементы территориальной структуры, описывает процесс их урбанизации. Придает значение городам-спутникам, ставшим особой формой современного расселения. Их появление обеспечивало многофункциональность центров. Исследует особенности формирования и развития опорного каркаса, уделяя большое внимание важности процесса магистральной инфраструктуры. Развитие инфраструктуры обеспечивает экономическое сжатие пространства за счет повышения скорости движения и грузоспособности, что не только сводит на нет разговоры об удаленности региона от центральных районов страны, но и придает линейным элементам территориальной структуры особую значимость при оформлении внутреннего содержания любой территории.

Исследование экономико-географического направления первого периода развития представлений о территориальной структуре в отечественной научной литературе советских годов характеризуется общими концептуальными, методологическими положениями, которые имеют актуальное значение по настоящее время.

Второй период – связан с развитием исследований, направленных на изучение формирования территориальной структуры в рамках историко-политико-географического направления. В конце XX века в научной литературе появились работы, посвященные региональной тематике, рассматривающие процесс становления и изменения территориальной структуры на территории Дальнего Востока. Особо следует здесь отметить работы: А.И. Алексеева, В.М. Кабузана, П.Я. Бакланова, Ю.М. Бакланова, М.А. Ковальчука, А.И. Крушанова, Ю.С. Салина, А.Р. Тибеткина, В.С. Флерова, М.В. Шиловскова, Л.Д. Кошкарева, И.И. Бартовой, Е.Л. Мотрич, Л.М. Галлямова, В.Г. Шведова, Л.М. Медведевой. Исследователи отразили в своих трудах проблемы, имеющие отдаленное отношение к территориальной структуре, однако их представления раскрыли основные исторические аспекты формирования, выделенных И.М. Маергойзом, элементов (подсистем) территориальной структуры на Дальнем Востоке. Одни из них (М.А. Ковальчук, Л.М. Медведева) рассматривали вопросы технического развития путей сообщения, правового регулирования транспорта, значения транспорта в освоении региона, тем самым внесли огромный вклад в разработку представлений об линейных элементах территориальной структуры дальневосточного края. Узконаправленные исследование данных авторов не дают целой картины о реальном положении территориальной структуры в регионе. Труды (А.И. Алексеева, Кабузана, А.Р. Тибеткина и др.) исторической направленности, больше художественного склада, описывающие процесс освоения Дальнего Востока, что с одной стороны дает представление о месте становления и развития того или иного элемента территориальной структуры, с другой стороны повествовательный характер работ не раскрывает межвидовых связей подсистем.

В трудах (Л.Д. Кошкарева, И.И. Бартовой, Е.Л. Мотрич, П.Я. Бакланов) рассматривается материально производственная подсистема территориальной структуры Дальнего Востока. Авторы достаточно подробно раскрывают особенности развития, размещения промышленности по территории региона, её территориальную структуризацию и многое другое, давая достаточно обширное представление об эволюционном росте узловых элементов территориальной структуры Дальнего Востока. Разработки данных ученых использовались автором статьи для объяснения внутритипового укрепления и эволюционного роста типов узловых элементов территориальной структуры (от протоузла к узлу).

Значимый вклад в исследование территориальной структуры дальневосточного края внес В.Г. Шведов. Его труд «Историческая политическая география: обзор становления, теоретические основы, практика» дает представление о внутренней структурированности исторических политико-географических районах, выделяет в их составе элементы общего и специфического рядов. Автор достаточно подробно рассматривает и дает представления об узловых и линейных элементах территориальной конструкции на основе выделенного Амурского историко-политического района, на котором он проследил весь процесс формирования территориальной структуры на

Второй период – связан с развитием исследований, направленных на изучение формирования территориальной структуры

протяжении трех тысячелетий. В.Г. Шведов внес огромный научный вклад в разработку представлений о формировании территориальной структуре Дальнего Востока [24]. Его работа создает условия для дальнейшего исследования процесса становления и развития элементов территориальной структуры в районах дальневосточного региона.

Таким образом, исследуемое историко-политико-географическое направление второго периода развития научных представлений о формировании территориальной структуры на Дальнем Востоке характеризуется появлением работ анализирующих один из аспектов подсистемы территориальной структуры региона, но в рамках исторического, политико-географического контекста исследуемой авторами проблемы. Появление научной литературы данного содержания обеспечила процесс многогранного изучения автором проблемы политики становления и развития территориальной структуры.

Третий период связан с формированием представлений о развитии территориальной структуры в контексте политологии.

Третий период развития связан с формированием представлений о становлении и развитии территориальной структуры в контексте политологии. Данное направление совершенно новое, зародилось оно в конце XX – начале XXI века. Особенно значительный вклад в исследование политологического направления внесли: В.А. Колосов, Р.Ф. Туровский, В.С. Бурилова, М.Ю. Шинковский, А.А. Тушков, А.Б. Волынчук.

В.С. Бурилова «История формирования территориально – промышленных структур Приморского края в середине XIX – в начале XX века» (2003 г.) особый аспект в работе представляют исследования территориальной структуризации промышленности с позиции жесткого государственного регулирования. Автор проводит параллель в формировании территориально-промышленных структур в Приморье и особенностью системы управления от государственного до местного уровня. По мнению автора, это одна из работ политологического направления рассматривающая проблему формирования территориально-промышленных структур через призму институционального политического процесса, охватывая период с 1860 по 1920 гг. Вклад автора в разработку представлений о политике становлении территориальной структуры юга Дальнего Востока несоизмерим, его исследования очень полно раскрыли политическую зависимость только одного материально производственного аспекта территориальной структуры, обеспечив дальнейшее рассмотрение проблемы политологического влияния на территориальную структуру.

Труды М.Ю. Шинковского, А.А. Тушкова, В.А. Колосова, Р.Ф. Туровского имеют отдаленное отношение к процессу формирования территориальной структуры, однако геополитическая и политологическая тематика их работ позволяет проанализировать геостратегическое развитие узловых и линейных элементов территориальной структуры юга Дальнего Востока. Авторы достаточно подробно и объективно раскрывают важные для развития региона подсистемы территориальной: М.Ю. Шинковский – центры (фокусы) Приморья служащие в качестве своеобразных «форточек» в глобальный мир; А.А. Тушков – морская геополитика, дающая представления о становлении и реструктуризации военно-морских

сил России на Дальнем Востоке; В. Колосов, Р. Туровский – Харленд, в качестве которого выступает Россия, что обеспечивает политику расширения территориальной структуры посредством модернизации и строительства геостратегических линий и центров фокусов.

В политологическом направлении стоит отметить статью А.Р. Артемьева «Строительство городов и острогов Забайкалья и Приамурья во второй половине XVII-XVIII века и типы оборонительных сооружений» [2]. В неё автор, несмотря на её исторический ракурс, достаточно полно раскрывает проблему государственного вмешательства в процесс становления узловых элементов территориальной структуры Забайкалья, и лишь только в сравнении упоминает Приморье. И труды российских и зарубежных авторов К.С. Гаджиева, К. Хаусхофера, Х. Макиндера, А. Мэхэна, С. Хантингтон не имеющих прямого отношения к территориальной структуре, однако анализ их теоретических трудов позволяет определить основные критерии политического и геополитического влияния на становление и развитие территориальной структуры юга Дальнего Востока.

Таким образом, исследуемое политологическое направление третьего периода развития представлений о формировании территориальной структуры юга Дальнего Востока характеризуется появлением в научной литературе незначительного числа авторов, в трудах которых исследуется небольшая часть многогранного аспекта территориальной структуры в рамках политического, геополитического контекста. Анализ работ политического и геополитического характера позволил автору раскрыть особенности оформления внутреннего содержания территории Дальнего Востока посредством становления и развития геостратегических линий и центров (фокусов), а также проследить процесс формирования опорного каркаса.

В конечном итоге, анализ исследуемой проблемы становления и развития элементов территориальной структуры ясно свидетельствует что, российскими и зарубежными исследователями в рамках экономико-географического, историко-политико-географического и политологического направлений освещены некоторые аспекты проблематики политического становления и развития элементов территориальной структуры. Ряд опубликованных работ середины XX века имеют общие представления о территориальной структуре. В других изданных значительно позже научных трудах данная проблема затрагивалась фрагментарно, а некоторые аспекты – лишь в общих чертах и только в контексте освоения, промышленного, сельскохозяйственного и транспортного развития региона. Научной литературы, относящейся непосредственно к проблематике исследования, недостаточно, что, скорее всего, связано с междисциплинарной направленностью исследуемого предмета или недостаточно оформленной и ещё не до конца изученной новой сферой политологического познания процессов становления и развития территориальной структуры на юге Дальнего Востока.

*Просматривается
стадийность
освоения
Россией
Дальнего
Востока в
конце XIX
начале XX вв.*

Проблема развития и становления опорных элементов территориальной структуры юга дальневосточного края в рамках политологического направления недостаточно освещена. Выбранное направление исследования предполагает рассмотрение в ретроспективе с использованием структурно-функционального подхода развитие политических «процессов-событий» отражающих поэтапное осуществление государственной политики на юге Дальнего Востока, которая выступает в качестве основного инструмента воздействия на процесс формирования, размещения территориальной структуры дальневосточного края. Практическое подтверждение данной концепция получает при взгляде на развитие политических «процессов-событий» на примере имперского этапа осуществления государственной политики относительно процесса освоения дальневосточного региона, который в зависимости от принятия правительством политических решений в области освоения, заселения и закрепления юга Дальнего Востока в составе российского государства можно разделить на три стадии:

1. Формирование государственной границы, 1850-1860 гг. XIX века (казацья колонизация);
2. Освоение ареальных пространств, 1861-1890 гг. XIX века (крестьянская колонизация);
3. Сооружение магистралей, 1890-1913 гг. XX века (транспортная колонизация).

С момента присоединения к России южной части Дальнего Востока берет начало первая стадия становления опорных элементов территориальной структуры узлового характера. Её особенностью стало целенаправленное, оформление политической границы, посредством возведения узловых элементов. В их размещении по территории региона прослеживается четкая зависимость от выбранного правительством курса внешней и внутренней политики. Её формирование происходило под воздействием геополитических реалий того времени, когда военно-морские позиции Российской империи на западе были подорваны поражением в Крымской войне. Активно начавшийся в этой связи политический процесс исследования региона и организованные правительством казацья и крестьянская колонизации лишь доказывали политический характер экспансии. Она осуществлялась на территории юга региона путем становления опорных элементов территориальной структуры узлового характера представляющих собой центры низшего порядка – протоузлы, стоящие на низкой ступени эволюционного развития, которым на практике соответствовали сооруженные казаками остроги, зимовья, военные посты, наделенные военно-административными функциями [2, 22, 24]. Их «организация и строительство в дальневосточном крае за редким исключением имели строго установленный царской администрацией порядок» [2], который проявился в создании населенных пунктов на определенном расстоянии друг от друга, даже в ущерб экономическому и хозяйственному развитию [2, С. 140], что указывало на военно-административную колонизацию юга Дальнего Востока [1, 4].

В течение первой стадии на юге региона казаками были сооружены военные посты, казачьи станицы, сельские поселения, расположенные вдоль левого побережья реки Амур. Они очерчивали будущую границу и представляли собой первичную линию обороны, одновременно взяв на себя функции, связанные с защитой восточных территорий от посягательств со стороны геополитически заинтересованных государств. Амуру в этом отношении отводилась роль главной речной магистрали и естественного барьера, которая помимо коммуникативной, выполняла разделительную функцию между двумя государствами [1, 4]. С заключением 16 мая 1858 г. Айгунского договора Российская империя получила законное право владеть Приамурьем, граница которого представляла собой ряд относительно расположенных друг от друга военно-административных центров (фокусов), связанных главной речной магистралью, рекой Амур [20, С. 12-13].

Колониальная политика царского правительства относительно территории юга Дальнего Востока продолжалась, причем она сопровождалась созданием в глубинах региона центров (фокусов) хозяйственной, промышленной направленности, например: Зея-Пристань, Свободный Софийск, Мариинск, Сретенск и др. Основным видом деятельности которых была лесозаготовка, пищевая, кожевенная, добыча. Центры (фокусы) играли не только хозяйственную роль, но также являлись как внутренними базами, так и формировали дополнительную эшелонность оборонительных линий, таким образом, была образована вторая линия узловых элементов территориальной структуры. Между первой и второй линией наблюдалось значительное ареальное пространство (внутрикаркасное пространство), служащее дополнительным источником развития каркасной конструкции юга дальневосточного края [24, С. 92].

Таким образом, на первой стадии в результате осуществления правительством казачьей колонизации на территории юга Дальнего Востока были созданы две оборонительные линии из опорных элементов территориальной структуры узлового характера, ориентированные, прежде всего, на формирование линии государственной границы и её полного жизнеобеспечения.

После официального установления государственной границы на юге региона, возникла острая политическая проблема, связанная с необходимостью промышленного и сельскохозяйственного освоения и заселения обширных пространств дальневосточного края для предотвращения территориальных конфликтов с прилегающими странами, имеющими непосредственный интерес к данным территориям. Решение царским правительством выше названной проблемы ознаменовало собой начало второй стадии становления и развития опорных элементов территориальной структуры узлового характера в пределах «ареального пространства» юга Дальнего Востока [22, С. 16]. Особая роль в данном вопросе отводилась организованной правительством крестьянской колонизации, которая проходила параллельно казачьей, и имела сельскохозяйственное направление развития. Стимулирующим фактором освоения «ареального

На первой стадии были созданы оборонительные линии территориальной структуры

Заключение Пекинского договора между Россией и Китаем в ноябре 1860 г.

пространства» послужили возникшие изначально узловые элементы, входившие в состав первой линии обороны, расположенные вдоль южной границы. Они являлись отправными точками крестьянской колонизации, направленной вглубь территории, где формировались узлы сельскохозяйственной и промышленной специализации. Их становление проходило очень медленно, даже несмотря на протекание ряда способствовавших данному процессу важнейших политических событий: подписание в ноябре 1860 г. Пекинского договора; проведение в 1861 году крестьянской реформы, введение льгот для переселенцев, открытие морского пути Одесса-Владивосток в 1875 г. [11, С. 10; 12, С. 37; 13, С. 89-94]. Это объяснялось недостатком и качеством транспортных коммуникаций и противоречивостью внутренней политики правительства, которая зависела главным образом от степени остроты аграрного вопроса [13, С. 89-94].

Таким образом, в течение второй стадии осуществления правительством крестьянской колонизации в пределах «ареального пространства» юга Дальнего Востока были повсеместно созданы опорные элементы территориальной структуры, имеющие специализированное сельскохозяйственное и промышленно-добывающее значение: Благовещенск, Свободный, Сретенск, Нерчинск, Николаевск-на-Амуре, Софийск, Мариинск, Уссурийск, Владивосток, Находка.

На юге Дальнего Востока к 1 января 1890 г. было сформировано 63 населённых пункта

Обе стадии (первая, вторая) становления и развития опорных элементов дают основания сделать вывод о том, что их повсеместное строительство явилось результатом реализации правительством целенаправленной колониальной политики юга Дальнего Востока, где к 1 января 1890 года было сформировано 163 населённых пункта (60 казачьих станиц и 103 крестьянских поселения с населением в 70789 душ обоего пола (42682 муж. и 28107 жен. пола)) [6, С. 21; 10, С. 70]. Данный процесс сопровождался ростом слабой, но устойчивой каркасной конструкции, состоящей из взаимосвязанных центров, выполняющих функции приграничного, сельскохозяйственного, промышленного значения: Благовещенск, Зея-Пристань, Хабаровск, Владивосток, и транспортных коммуникаций, качество которых было крайне низким: сквозной почтовый тракт между Благовещенском и Хабаровском (Амурская колесная дорога); зимний вьючный тракт между Благовещенском и Покровским хутором; колесный почтовый тракт между станицей Черняевой и Зеей-Пристанью и просёлочные дороги [4, С. 34-36].

Третья стадия развития опорных элементов линейного характера связана со строительством железных дорог.

Третья стадия становления и развития опорных элементов территориальной структуры линейного характера связана со строительством железных дорог. Необходимость в них вызвана недостатком и низким качеством имеющихся транспортных путей, что затрудняло и делало, как полагают И.И. Уваров и А.Д. Данилов «невозможным дальнейшее экономическое развитие региона» [21, С. 37; 7, С. 40]. Строительство магистралей на территории юга региона осуществлялось на тех участках, которые представляли экономическое, политическое и стратегическое значение для России. Соединялись важные, с точки зрения экономико-гео-

графического положения, опорные элементы территориальной структуры узлового характера: Благовещенск, Хабаровск, Владивосток – Уссурийская железная дорога; Верхнеудинск (Улан-Удэ), Чита, Пограничный, Мукден, Владивосток – Восточно-Китайская дорога; Владивосток, Мукден, Дальний, Порт-Артур – Южно-Маньчжурская дорога [7, С. 198; 10, С. 176].

Масштабное возведение линейных элементов территориальной структуры в регионе началось со строительства Уссурийской железной дороги, первоначально имевшей лишь местное значение, что объяснялось её оторванностью от общероссийской сети железных дорог. Одной Уссурийской железной дороги на территории юга Дальнего Востока в то время было недостаточно ввиду наличия и качества имеющихся дорог, что создавало проблему не только широкого освоения колонизируемой территории, но и препятствовало её экономическому, промышленному развитию и как следствие приводило к неконкурентоспособности российских товаров на мировом рынке. Кроме того, геополитическое противоборство мировых держав за господствующее положение в Азии, на Тихом океане и крайняя отдаленность региона от центральной части России создавали угрозу её национальным интересам в Северо-Восточной Азии, которую возможно было преодолеть с помощью развитой системы транспортных коммуникаций. Тяжелые транспортные условия региона заставили серьезно задуматься царское правительство о дальнейшем продвижении и отстаивании своих национальных интересов на востоке России, применяя при этом решительные политические меры, которые в случае конфронтации между державами позволили бы ей укрепить восточные границы дальневосточного края и закрепиться на освоенной территории.

Основным способом осуществления намеченного плана, по мнению экономиста и политика А. Брукса, могло стать «грандиозное трансконтинентальное железнодорожное строительство с конечным пунктом в Порт-Артуре и Циндао (Порт-Дальний)» [23, С. 375]. Однако для достижения столь глобального по своим масштабам политического плана необходимо было наладить и укрепить политико-экономические отношения с правительством цинской империи. Практическим результатом данной деятельности должно было стать совместное строительство геостратегических коммуникационных линий, выполняющих функцию геополитического притяжения уникальных по своим особенностям территорий – Маньчжурии, Квантунского полуострова. Для осуществления намеченного плана Россия продолжает сооружение магистралей на своих Дальневосточных окраинах. Правительство рассматривает два варианта прокладки железнодорожного полотна на Восток. Первое - по русской территории от Сретенска до Хабаровска параллельно Амуру (Амурская железная дорога) и второе - по иностранной, кратчайшим путём на соединение Забайкалья с Приморьем. Русское правительство склонилось к последнему варианту, объясняя это тем, что «конфигурация юго-восточной границы Российского государства имела форму внутреннего прогиба, что зна-

Масштабное строительство линейных элементов в регионе началось с Уссурийской железной дороги

чительно увеличивало дистанцию между крайними восточными русскими районами и районами Сибири. Территория, вклинившаяся между двумя российскими районами – Маньчжурия. Для изменения негативного территориального положения России необходимо было закрепиться в Маньчжурии, тем самым срезав территориальный выступ – обеспечив себе более надежную связь с Приморьем» [4, С. 34-36; 9, С. 140; 19, С. 745].

Условием реализации плана С.Ю. Витте явилось соблюдение «принципа целостности Китайской империи», придерживаясь которого царской власти удалось соорудить опорные элементы территориальной структуры линейного характера: Южно-Маньчжурскую, Китайско-Восточную железные дороги [19, С. 740-741; 11, С. 12; 3, С. 60]. Политическая особенность КВЖД заключалась в том, что она кратчайшим путём связала Приморье и Забайкалье. С её строительством Уссурийская дорога вошла в общий состав российских железных дорог. Таким образом, сформировалась единая геостратегическая коммуникативная сеть от Челябинска до Хабаровска. ЮМЖД, обладающая значимой политической функцией, которая сводилась к соединению стратегически важных в политико-экономическом отношении опорных элементов территориальной структуры, расположенных на побережье Желтого моря в юго-восточной части Ляодунского полуострова с основной магистралью. Она являлась связывающим звеном, обеспечивающим более надежную связь Квантуна с Европейской частью России. Параллельно со строительством железных дорог шел процесс формирования центров, специализирующихся в основном на ремонтно-строительных работах.

На юге Дальнего Востока и Северной Маньчжурии к 1913 году сформировалась устойчивая каркасная конструкция, из 406 населенных пунктов

В итоге на территории юга Дальнего Востока и Северной Маньчжурии к 1913 году сформировалась относительно устойчивая каркасная конструкция, включающая около 406 населенных пунктов и представляющая собой систему, опирающуюся на опорные элементы территориальной структуры в виде населенных пунктов, обладающих большим набором функций: Благовещенск, Хабаровск, Уссурийск, Владивосток, Мукден, Харбин, Порт-Артур, Дальний, и связывающие их геостратегические линейные элементы территориальной структуры – Уссурийская, Китайско-Восточная, Южно-Маньчжурская [12, С. 354]. Строительство магистралей обеспечило Российской Империи устойчивое геополитическое положение, сферу влияния, безопасности и продвижения национальных интересов государства на восточном рубеже российской империи. Однако, несмотря на заметные результаты от реализации царским правительством политики зарубежного строительства линейных элементов, избежать конфликтных ситуаций не удалось. Здесь стоит упомянуть восстание ихэтуаней, территориальное противостояние относительно Северной Маньчжурии с Японией, которое в конечном итоге вылилось в русско-японскую войну 1904-1905 года и завершилось поражением России и потерей ряда территорий [8, С. 16; 5, С. 120; 19, С. 768]. Вследствие этого правительство возвратилось к рассмотрению первоначального варианта прокладки стального полотна по территории российского государ-

ства от Читы до Владивостока, с ответвлением на Благовещенск, получившего название Амурская железная дорога, строительство которой в кратчайшие сроки закрепило территории юга Дальнего Востока в составе Российского государства.

Итак, в течение третьей стадии в результате реализации царским правительством политики строительства линейных элементов территориальной структуры на территории юга дальневосточного края были созданы геостратегические магистрали: Уссурийская, Восточно-Китайская, Южно-Маньчжурская, и Амурская железные дороги, отвечающие геополитическим интересам российской империи на востоке государства.

В целом рассмотрев в совокупности все три стадии становления и развития опорных элементов территориальной структуры можно сделать вывод, что их формирование явилось практическим результатом осуществления царским правительством политики колонизации дальневосточного региона, сложившейся под воздействием геополитических сфер влияния и интересов на западном и восточном рубеже российского государства.

Таким образом, в рамках политического направления, используя структурно-функциональный подход, нам удалось на примере «имперского» этапа освоения юга Дальнего Востока рассмотреть цепь политических «процессов — событий», отражающих принятие и осуществление государством политических решений в области развития экономики региона. Необходимость их проведения была вызвана особенностью введения внешней, внутренней политики царской России на востоке в Восточной Азии.

Список использованных источников

1. Алексеев П.А., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в. – 1917 г.). М.: Наука, 1989. 224 с.
2. Артемьев А.Р. Строительство городов и острогов Забайкалья и Приамурья во второй половине XVII – XVIII веке и типы оборонительных сооружений // Отечественная история. М.: Наука, 1998. № 5. С. 140-147.
3. Балакин В.И. Причины и последствия русско-японской войны 1904–1905 годов // Новая и новейшая история. 2004. № 6. С. 57-65.
4. Волынчук А.Б. Роль КВЖД в формировании территории Российского государства на его дальневосточных рубежах / Н.М. Пржевальский и современное страноведение: материалы науч.-практ. конф. Смоленск: Изд-во СГУ, 1999. С. 34-36.
5. Гаджиев К.С. Геополитика. М.: Междунар. отношения, 1997. 384 с.
6. Географический статистический словарь Амурской и Приморской областей / под. ред. А. Кириллова. Благовещенск: О.Д. Мокиц и Ко, 1894. 335 с.
7. Данилов А.Д. Дальний Восток. М.: Знание, 1957. 40 с.
8. Дацьшин В.Г. Боксерская война. Военная кампания русской армии и флота в Китае в 1900–1901 гг. Красноярск: РИО КГПУ, 2001. 336 с.

9. История Сибири с древнейших времен до наших дней. В 5 т. Т. 3. Сибирь в эпоху капитализма. Л.: Наука, 1968. 516 с.
10. Кабузан В.М. Как заселялся Дальний Восток (вторая половина XVII – начало XX века). Хабаровск: Хабаров. кн. изд-во, 1976. 200 с.
11. Ковальчук М.А. История транспорта Дальневосточной России (вторая половина XIX века – июнь 1941 г.). Кн. 2. Исторические аспекты транспортного освоения региона. Хабаровск: Приамур. геогр. о-во, 1997. 155 с.
12. Крушанов А.И. Октябрь на Дальнем Востоке. Русский Дальний Восток в период империализма (1908 – март 1917). Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1968. 135 с.
13. Кудяков О.А. Некоторые особенности государственной политики освоения русскими Приамурья на рубеже XIX–XX века // Исторический опыт освоения Дальнего Востока. Вып. 3. Проблемы истории, социально-экономического и культурного развития. Благовещенск: АмГУ, 2000. С. 89-94.
14. Лаппо Г.М. Концепция опорного каркаса территориальной структуры народного хозяйства: развитие, теоретическое и практическое значение // Изв. АН СССР. Серия география. 1983. № 5. С. 16-28.
15. Лаппо Г.М. Территориальная структура России в начале XXI века. 2009. URL: geo.1september.ru/2002/33/4.htm (дата обращения: 13.08.2009).
16. Маергойз И.М. Географическое учение о городах. М.: Наука, 1987. 117 с.
17. Маергойз И.М. Территориальная структура хозяйства. Новосибирск: Наука, 1986. 296 с.
18. Минакир П.А. К стратегии экономического развития // Проблемы экономической политики на российском Дальнем Востоке: материалы Междунар. науч.-практ. конф. Хабаровск: РИОТИП, 2001. С. 13-17.
19. Тарлей Е.В. Политика: История территориальных захватов XV–XX века: Сочинения. М.: ЭКСМО-Пресс, 2001. 800 с.
20. Ткаченко Б.И. Россия – Китай: восточная граница в документах и фактах. Владивосток: Уссури, 1999. 376 с.
21. Уваров И.И. Сельское хозяйство. Хабаровск: Хабаров. кн. изд-во, 1972. 37с.
22. Харчевникова Е.С., Волынчук А.Б. К вопросу выделения узловых элементов территориальной структуры // Территориальные исследования Дальнего Востока: материалы III регион. школы-семинара молодых ученых, аспирантов и студентов. Биробиджан: ИКАРП ДВО РАН; ДВГСГА, 2005. С. 16-17.
23. Хаусхофер К. Геополитика. Работы разных лет. М.: Мысль, 2001. 426 с.
24. Шведов В.Г. Историческая политическая география: обзор становления, теоретические основы, практика. Владивосток: Дальнаука, 2006. 259 с.

Научное издание

ГУМАНИТАРИУМ

Сборник научных статей

Компьютерная верстка Крепский А.П.
Дизайн обложки Куклин А.

ISBN 978-5-9903560-1-6

Подписано в печать 15.02.2012. Формат 70 x 100/16.
Бумага писчая. Печать офсетная. Усл. печ. л. 15,0.
Усл. изд. л. 14,0. Тираж 300 экз. Заказ 285

Издательство НОЦ «Дальневосточный вектор России»
690600, Владивосток, ул. Приморская, 34.
Отпечатано в ООО «Рекламная группа «Платина»,
690600, Владивосток, ул. 1-ая Морская, 10-а.