

## ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ ЭКСКУРС ОСВОЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ

Присоединение северных районов Сибири к Русскому государству и обложение ясасом местного населения относится к началу XVII в. В 1601 г. в среднем течении реки Таз был построен Мангазейский острог, который стал опорной базой для продвижения русских служилых людей в бассейн Енисея, центром управления обширной территорией вновь открытых земель и важным торговым и перевалочным пунктом на путях из Восточной Сибири в поморские города. В дальнейшем роль главного экономического и военно-административного центра переходит к Туруханскому острогу, построенному в 1607 г. Не встречая серьезного сопротивления со стороны малочисленных и разрозненных самодийских и кетских народов, живших по Енисею, русские вслед за Мангазеей и Туруханском закрепляются в Енисейске (1619), ставшим центром воеводства. Из Туруханска и Енисейска русские отряды начали продвигаться по Нижней Тунгуске и Ангаре дальше на восток, в богатый пушниной бассейн Лены и к Байкалу.

В 1628 г. южнее Енисейска был построен город Красноярск, из которого удобные дороги вели на восток – в землю бурят и на юг – в плодородную Минусинскую котловину.

Следующий этап присоединения Восточной Сибири был связан с переходом казаков с Енисея в бассейн Лены, выходом на побережье Тихого океана и сооружением ряда опорных пунктов на этом пути. Из Енисейска казаки проникли на р. Илим и открыли переход с Илима на Куту, укрепив его за собой постройкой на его двух концах двух острогов: Илимского (1630 г.) и Усть-Кутского (1631 г.). Опираясь на «Ленский волок», казаки продвинулись далеко на северо-восток, где ими были заложены Киренск (1631 г.), Якутск (1632 г.), Олекминск (1635 г.). Со среднего и нижнего течения Лены они сравнительно быстро перебросились на Яну, Колыму, Индигирку, Анадырь и Оленек. На берегах этих рек были основаны Верхоянск (1638 г.), Зашиверск (1639 г.), Средняя Колыма (1643 г.), Нижняя Колыма (1644 г.), Анадырский острог (1649 г.).

В 1631 г. против устья Оки был основан Братский острог, а в 1641 г. – Верхоленинский острог, ставшие опорными пунктами для закрепления русских на землях, где проживали западные буряты. В результате настойчивых попыток казаки поднялись вверх по Ангаре, проникли на Байкал, обследовали его берега, побывали в Забайкалье и Монголии. В 1647 г. ими был основан Верхне-Ангарский острог, в 1648 г. – Баргузинский, в 1652 г. – Баунтовский. С постройкой Иркутского зимовья в 1652 г. на Дьячем острове русские получили ключевой пункт в центре бурятских поселений, на перекрестке важнейших путей через Байкал в Тункинскую долину и к верховьям Лены. В 1661 г. на его базе был сооружен острог на правом берегу р. Ангары. Опираясь на Иркутск, русские отряды продвинулись в Забайкалье, где построили в 1653 г. Иргеньский и Читинский остроги на р. Хилке, а в 1658 г. – Нерчинский острог на р. Шилке. В бассейне Селенги Селенгинский (1665 г.) и Верхнеудинский (1666 г.) остроги обеспечили сбор ясака с бурят и защиту русских границ от нападений.

Таким образом, к середине XVIII в., приблизительно за 50 лет, русские землепроходцы прошли из конца в конец почти всю Восточную Сибирь от берегов Северного Ледовитого океана до Саянских гор и от Енисея до Тихого океана и присоединили к Русскому государству огромную территорию (более 7 млн км<sup>2</sup>), населенную многими племенами и народностями, с общим количеством населения свыше 100 тыс. чел.

Большую роль в экономическом развитии Восточной Сибири в XVII-XVIII вв. играл торговый капитал. Пушно-меховая торговля, торговые связи с Монголией и Китаем, а позднее с владениями Российско-Американской торгово-промышленной компании на Алеутских островах и на американском материке служили источниками громадного обогащения иркутских, кяхтинских, нерчинских, енисейских, якутских купцов, владевших крупными капиталами.

Торговые связи с Китаем через Кяхту получили широкий размах после заключения в 1728 г. Кяхтинского трактата. В первый период главными предметами торговли были меха, вывозившиеся в Китай, и шелковые и хлопчатобумажные ткани, шедшие из Китая. Позже важное значение приобрела чайная торговля, размер которой непрерывно возрастал.

Морской путь в Мангазею был закрыт царским указом в 1620 г. и в дальнейшем не возобновлялся. Зато к востоку от Таймырского

полуострова, в морях Лаптевых и Восточно-Сибирском, прибрежное плавание на кочах широко использовалось в XVII в. русскими землепроходцами для связи между устьевыми участками рек Лены, Оленека, Яны, Индигирки, Алазеи и Колымы, а также организации морского зверобойного промысла.

В связи с созданием более надежных гужевых путей в северных районах морской путь уже с конца XVII в. утратил свое значение. Попытки использования Северного морского пути, принятые в конце XIX – начале XX вв. А. Норденшельдом, А. Сибиряковым, приводят лишь к организации эпизодических рейсов с коммерческими целями к устью Енисея (Карские экспедиции) и устью Колымы.

На первом этапе освоения Восточной Сибири главную роль играли речные пути. Продвижение русских отрядов шло по рекам на плоскодонных дощаниках. Пользуясь услугами проводников-эвенков и других коренных жителей края, хорошо знавших его топографию и гидрографическую сеть, отряды землепроходцев уверенно двигались на восток из бассейнов Таза и Оби на Енисей, от Енисея на Лену, а оттуда по Алдану в систему Амура и к берегам Охотского моря.

В этот период большую экономическую и стратегическую роль играли волоки, на которых в первую очередь стремились закрепиться русские служилые и промышленные люди. Между Обью и Енисеем проходили волоки, связывавшие реки Вах и Елогуй, Тым и Сым, Кеть и Кас (Маковский волок). Между Нижней Тунгуской и Леной использовался волок Чечуйск-Подволошино. Но особенно большое значение имел Ленский волок, ведущий из системы Ангары на Лену через Илим и р. Куту. Стоявшие на концах этого волока Илимский и Усть-Кутский остроги являлись важными перевалочными базами, через которые постоянно проходило много людей и грузов. Здесь были установлены таможенные заставы, построены укрепленные пункты, вокруг которых создавались заимки пашенных крестьян, селились ремесленники. Несколько позднее важное значение приобрел Иркутск, контролировавший сухопутные дороги и водные пути к верховьям Лены и на восток по Ангаре, Байкалу, Селенге. Перевозки грузов через Восточную Сибирь по водным путям при их большой протяженности и краткости навигационного периода были сложным и дорогим, а главное – медленным делом.

С развитием производительных сил, усилением торговых связей потребовалось изыскание новых путей и средств транспорта. Устройство Сибирского тракта (1735–1772 гг.) имело большое значение для изменения географии транспорта Восточной Сибири. Тракт этот использовался преимущественно в зимнее время, так как большая часть его была непроезжей в летний период, а тем более во время осенней и весенней распутиц. Тракт позволил переместить широтные экономические связи Восточной Сибири к югу, в более ценные для сельского хозяйства лесостепные районы. На всем протяжении тракта возникла целая сеть быстро растущих сел, население которых в значительной степени жило ямщиной, содержанием постоянных дворов, заготовкой и продажей фуража.

В последней четверти XVIII в. был устроен почтовый тракт вдоль р. Лены, где через каждые 25–30 км были установлены «станки», на которых были поселены русские крестьяне-ямщики, обязанные перевозить почту, грузы и пассажиров зимой по льду реки, а летом бечевой в лодках.

Охотский вьючный тракт, устроенный для перевозки грузов Камчатской экспедицией Беринга, а затем получивший важное значение в связи с деятельностью Российско-Американской компании, обеспечивал связи Якутска с побережьем Охотского моря.

Однако и после постройки Сибирского и других трактов значение водных путей в ряде мест оставалось значительным, и часто перевозки грузов осуществлялись смешанно – и по трактам, и по воде. Длительное время осуществлялись перевозки чая через Байкал, а затем сплавом вниз по Ангаре с проводкой судов через Ангарские пороги. Большое место занимал сплав грузов по Лене, где он, особенно в мелководной верхней части от Качуга до Усть-Кута, сохранял свое значение много лет и после революции. Здесь было развито карбазостроение, которым занималось почти все население сел, расположенных в верховьях Лены. Сплавные суда широко использовались и в период присоединения Приамурья в середине XIX в.

Начиная с 30-х гг. XIX в. «золотая лихорадка» охватила почти всю Восточную Сибирь. В конце XIX в. Восточная Сибирь давала до 75 % всей добычи золота России. Развитие золотопромышленности обуславливало быстрый рост грузооборота. В связи с этим в середине XIX в. возникают пароходства на Енисее, Лене, Витиме, Шилке. Строятся гужевые дороги и прокладываются скотопро-

гонные пути к приискам и перевалочным пунктам – речным пристаням. С ростом объема перевозок все более остро стала ощущаться низкая стабильность системы путей сообщения. Особенную тревогу вызывало состояние главной транспортной артерии – Сибирского тракта. Между тем развитие капитализма в России вызывало необходимость строительства Сибирской железной дороги. Этот вопрос был поднят в правительственных кругах в 1857 г.

Само правительство приступило к серьезному решению этого вопроса лишь в последнее десятилетие (80-е гг.): в 1884 г. оно отправляет инженерную экспедицию для железнодорожной реконструкции между Златоустом и Омском, а также между Омском и Томском; а в 1887 г. формирует для железнодорожных изысканий три инженерных экспедиции: Уссурийскую, Средне-Сибирскую и Забайкальскую.

Решение о постройке Великого Сибирского пути одновременно с двух сторон (от Челябинска и от Владивостока) было принято в начале 1891 г. В 1893 г. было решено, не дожидаясь окончания строительства Кругобайкальской дороги, проложить ветку от Иркутска до пристани близ мыса Баранчик на западном берегу Байкала и устроить от нее регулярное сообщение паромами через озеро до Мысовой, что и осуществили к 1901 г.

Сооружение Великого Сибирского пути началось в 1891 г. (17 мая 1891 г. во Владивостоке состоялась закладка железной дороги). Первый поезд прибыл в Красноярск 6 декабря 1895 г., а в Иркутск – 16 августа 1898 г. В 1905 г. закончилось строительство кругобайкальского участка, и поезда пошли по сквозной магистрали. Со строительством Китайско-Восточной железной дороги Россия получила выход к своим дальневосточным портам. Необходимость сооружения Амурского участка Транссибирской магистрали временно отпала. Но после завершения русско-японской войны и подписания в сентябре 1905 г. невыгодного для России Портсмутского мира военно-политическая ситуация на Дальнем Востоке изменилась. Это заставило вновь вернуться к идее строительства Амурского участка Транссиба. Амурская линия вступила в эксплуатацию в 1916 г.

Железная дорога прочно заняла подобающее ей ведущее место в транспортной системе Сибири, надолго оттеснив гужевые тракты на второстепенную роль подъездных путей к железнодо-

рожным станциям и речным пристаням. Повсеместно произошла переориентация транспортного обслуживания.

В Иркутской области существовавшая схема транспортных сообщений пополнилась еще одним направлением – Ангаро-Ленским. Перевозки стали осуществляться из Иркутска по Ангаре до пристани Заярск и далее по тракту до Усть-Кута, где передавались на суда Ленской флотилии.

Несмотря на значительное улучшение транспортно-географического положения, общий уровень экономического развития Иркутской области в начале XX в. был невысок. Предметами вывоза по-прежнему оставались золото и пушнина. Транссиб выполнял преимущественно транзитные функции.

С первых лет Советской власти коренным образом меняется лицо Восточной Сибири. Быстрыми темпами стали развиваться промышленность, сельское хозяйство, транспорт. В этот период осуществляются усиление и переустройство под автомобильное движение гужевых трактов Сибирского, Шалашниковского, Ангаро-Ленского и Илимского, а также строительство ряда новых автодорог во всех прижелезнодорожных административных районах.

Система основных боковых трактов по-прежнему ориентировалась на обеспечение транспортно-экономических связей с Ленским золотодобывающим районом и Якутией. В таком же плане решались и вопросы совершенствования речных путей. Увеличивается количество пароходов, но, в связи с интенсивным ростом речных перевозок, не утрачивает своего значения и самосплавное судоходство.

Наиболее крупным железнодорожным территориальным строительством довоенного периода было строительство линий Чернышевск – Бокучача, Борзя – Соловьевск, Улан-Удэ – Наушки.

После Великой Отечественной войны железнодорожное строительство активизировалось во всех районах Восточной Сибири. Об этом свидетельствует перечень построенных железных дорог за период 1946–1976 гг.: Новокузнецк – Абакан – Тайшет, Ачинск – Абалаково, Тайшет – Братск – Усть-Кут, Хребтовая – Усть-Илимск. После этого периода завершено строительство Байкало-Амурской магистрали (БАМ), линий Решоты – Карабула, Бамовский – Тында – Беркакит.

После строительства железной дороги Тайшет – Лена утратили свое магистральное значение Якутский и Шалашниковский

тракты и судоходство на верхней Лене, грузопотоки для северо-востока Иркутской области и Якутии были переключены на новое, более рентабельное железнодорожно-водное сообщение через Тайшет и порт Осетрово.

После сооружения в 1950-х гг. Иркутской ГЭС участок Транссибирской магистрали от Иркутска до ст. Байкал попал в зону затопления водохранилищем. К этому времени сдали в эксплуатацию новую электрофицированную линию Иркутск – Слюдянка, заменившую Кругобайкальский обход.

Со строительством ангарских ГЭС – Иркутской (1956 г.), Братской (1961 г.) и Усть-Илимской (1974 г.) сквозной водный путь по Ангаре оказался разделенным на замкнутые водоемы-водохранилища и стал использоваться в основном для местных внутрирайонных перевозок.

Для повышения эффективности работы автотранспорта были проведены и проводятся сейчас мероприятия по совершенствованию дорожного покрытия по многим существующим направлениям, а также строительство новых автомобильных дорог.

Начало развития воздушного транспорта в Иркутской области было положено 10 августа 1928 г. с открытием авиагидролинии Иркутск – Якутск. 15 мая 1929 г. открылась сухопутная почтовая авиалиния Красноярск – Иркутск. В последующие годы сеть магистральных и местных авиалиний Иркутской области расширялась. Самолеты и вертолеты перевозили большое количество не только пассажиров, почты и багажа, но и различного оборудования, машин и сборных конструкций на объекты новостроек.

Трубопроводный транспорт в Восточной Сибири начал функционировать сравнительно недавно. К 1960 г. был введен в эксплуатацию магистральный нефтепровод Туймазы – Омск – Ангарск.

Экономический кризис 1990-х гг., охвативший все сферы хозяйственной деятельности, снизил эффективность работы транспортного комплекса. Общий объем грузоперевозок всеми видами транспорта за период 1990–1997 гг. сократился в 2–2,5 раза, а грузовые и пассажирские перевозки воздушным транспортом уменьшились в 4–6 раз. Сократились капитальные вложения, направляемые на модернизацию подвижного состава и дорожной сети. Происходило старение основных фондов.

Современный магистральный каркас транспортной Сибири составляют железнодорожные, автомобильные, водные, воздуш-

ные и трубопроводные пути сообщения. В процессе расширения и углубления хозяйственного освоения территории сибирских регионов все более явственнее определялась ведущая роль железнодорожных магистралей. Начиная с ввода в строй Транссиба, схема железнодорожных путей неуклонно пополнялась новыми линиями и, таким образом, увеличились их зоны непосредственного обслуживания и районов тяготения.

Широтные и меридиональные железнодорожные магистрали с многочисленными ответвлениями обеспечивают устойчивые круглогодичные и рентабельные перевозки массовых грузов и пассажиров для довольно значительной части территории Восточной Сибири, особенно в зонах непосредственного обслуживания. Эти зоны по мере нового строительства и усовершенствования существующих железных дорог расширяются и увеличивают свой хозяйственно-экономический потенциал, о чем свидетельствует сосредоточение здесь большого количества населения и почти всех основных предприятий.

Дальнейшее развитие транспортного комплекса Восточной Сибири определяется «Транспортной стратегией Российской Федерации до 2025 г.». Транспортная стратегия определяет роль и место транспорта в социально-экономическом развитии России. Развитие единого экономического пространства, ускорение товародвижения, снижение удельных транспортных издержек в экономике возможны на основе создания в стране опорной транспортной сети без разрывов и «узких мест», ликвидации административных барьеров в системе товародвижения, ликвидации диспропорций в развитии транспортной системы между отдельными регионами.

*ДРАГАН А. А.*

## **РЕЗУЛЬТАТЫ ГИДРОЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ**

Россия, обладая огромными территориями, достаточно долгий исторический период имела множество мало- или вовсе необжитых мест. Люди, проживая на таких периферийных территориях, не имели возможности пользоваться всеми теми благами цивилизации, какие были у жителей центральной части страны.