

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПОЛИТИКИ

УДК 32:93(470)

ФАКТОРЫ ПРОСТРАНСТВА И КОММУНИКАЦИЙ В ПОЛИТИЧЕСКОЙ ИСТОРИИ РОССИИ

А.А. Горбунов

Аннотация

В статье характеризуется значимость пространственно-географического фактора в развитии российской государственности и анализ транспортно-коммуникационного аспекта в этом факторе. Основные проблемы в транспортно-коммуникационной сфере обусловлены крайне неблагоприятными природно-климатическими условиями, небывалой протяженностью территории расселения населения и большими расстояниями между населенными пунктами. В работе рассмотрены вопросы развития внутренних и внешних транспортных коммуникаций русского государства с первых дней их существования и до появления железных дорог – важнейшего фактора обеспечения единства российской территории.

Ключевые слова: пространственно-географический фактор, транспортные коммуникации, транзитно-передаточные функции, транспортные коридоры, железные дороги, цивилизационное развитие.

О роли пространственно-географического фактора в генезисе и развитии российской государственности неоднократно говорилось в различных общенаучных и специальных исследованиях исторического, социально-философского, политологического и т. д. характера (см. [1–3]).

«Есть соответствие между необъятностью, безграничностью русской земли и русской души, между географией физической и географией душевной (выделено нами. – А.Г.). В душе русского народа есть такая же необъятность, безгранность, устремленность в бесконечность, как и в русской равнине. Поэтому русскому народу трудно было овладеть этими огромными пространствами и оформить их... – писал Н.А. Бердяев. – Нужно признать характерным свойством русской истории, что в ней долгое время силы русского народа оставались как бы в потенциальном, не актуализированном состоянии. Русский народ был подавлен огромной тратой сил, которой требовали размеры русского государства. Государство крепло, народ хирел, говорит Ключевский. Нужно было овладеть русскими пространствами и охранять их» [4, с. 5, 6–7].

Наконец, процитируем наших современников: «Россия формировала державность в специфических геоклиматических, геополитических, геопланетарных условиях:

– страна с получаемым на форсаже – в обстановке затратного хозяйствования в районах критического земледелия – скудным прибавочным продуктом, подлежащим необходимой редистрибуции, не могла избежать центрально-административной (авторитарной) организации управления;

– страна, испытывающая непрестанный, жесткий колонизационный напор по всем сторонам горизонта, для обеспечения суверенитета не могла избежать милитаризации жизневоспроизводящих циклов. По подсчетам Ключевского, Русь с XIII по XV столетие отразила 160 внешних нашествий. По данным Лосского, у нас на один год мира в среднем приходилось 2 года войны;

– страна, производительно развивающаяся вширь за счет экстенсивной запашки малопродуктивных земель, освоения цивилизационно разрозненного жизненного пространства по южному и восточному направлениям, для налаживания оперативного управления державным громадем не могла избежать ставки на жесткие властные технологии. Поклонница французских энциклопедистов просвещенная императрица Екатерина II в заметках в защиту конституционалиста Монтескье начертала: «Столь великая империя, как Россия, погибла бы, если бы в ней установлен был иной образ, чем деспотия, потому что только она может с необходимой скоростью пособить в нуждах отдаленных губерний. Всякая же иная форма парализует своей волокитой деятельность, дающую жизнь».

Итак, «централизм (авторитаризм), милитаризм, деспотизм (абсолютизм) – наша естественная стихия, наша «почва», стимулировавшая этатистскую версию державоорганизации» [5, с. 133].

Всецело разделяя сделанные ранее выводы о значимости пространственного фактора на всем протяжении отечественного социополитического опыта, хотелось бы сосредоточить внимание на анализе транспортно-коммуникационного аспекта этого фактора.

В этой связи следует вспомнить, что исторически основные мировые направления транспортных коммуникаций формировались в Восточном Средиземноморье, Месопотамии, долинах Нила (Древний Египет), Ганга (Древняя Индия), Янцзы и Хуанхэ (Древний Китай). В дальнейшем основные мировые транспортные пути проходили по Средиземному морю, затем охватили акватории морей, омывающих Европу с Севера, наконец затем вышли на просторы океанов, в первую очередь Атлантического и Индийского (см. [6, 7]). Тем самым Восточная Европа, в особенности та ее часть, где впоследствии возникнет Древнерусское государство, изначально оказалась в значительном отдалении и даже изоляции от основных мировых транспортно-коммуникационных потоков. Данное обстоятельство в течение очень длительного исторического периода (фактически до конца XIX в.) оказывало весьма негативное воздействие на социально-экономическое и культурное развитие страны.

С самых первых дней своего существования Русь с большими трудностями поддерживала транспортные и иные связи как внутри страны, так и внешние. Основные проблемы в транспортно-коммуникационной сфере были обуслов-

лены и крайне неблагоприятными природно-климатическими условиями (суровая и долгая зима, сильно пересеченная местность, обилие естественных преград в виде водоемов, болот, непроходимых лесов и т. д.), и небывалой протяженностью территории расселения восточнославянских племен (по сравнению с любым европейским государством), и низкой плотностью пространства (разбросанность населенных пунктов и большие расстояния между ними).

До V – VI вв. северная (преимущественно лесная) и южная (степная) части будущей России поддерживали между собой определенные связи во многом лишь благодаря речным путям по Волге, Дону, Днестру. Поскольку эти природные водные системы подходят близко друг к другу на северо-западе, в районе Ладожского и Онежского озер, то сухопутные волокни между ними осуществлялись регулярно. Речные пути помогали расселению людей и перевозкам как продукции степного кочевого скотоводства из юго-восточных земель, так и промыслово-лесных товаров с северных территорий. Торгово-транспортный путь с севера, с Балтики, по Днестру и Черному морю («Понту») в Византию получил наименование пути «из варяг в греки», а путь с севера по Волге и Каспию в Персию называли «из варяг в персы».

В VII – VIII вв. на Восточноевропейской равнине основными центрами культуры и хозяйственного развития становятся два района, связанные между собой водным путем, – среднее Приднепровье (с центром в Киеве) и северные приозерные области. В течение обширного периода проживавшие в этих районах славянские племена находились в хозяйственных и иных связях, во-первых, с Византией на юго-западе, во-вторых, с разными кочевыми народностями степной полосы на юге и юго-востоке (прежде всего хазарами), в-третьих, с варягами скандинавско-норманского происхождения на севере. Эти коммуникации способствовали не только экономическому, но и общему цивилизационному развитию региона.

С IX в. начинается подъем русской торговли – как уже вполне самостоятельной, а не только транзитно-передаточной. Русские купцы со своими товарами добирались по Волге до столицы Хазарского царства города Итиль, а иногда и продолжали свой путь много дальше, преодолевая пространства Средней Азии по суше на верблюдах и добираясь до Багдада. Другим древним торговым путем был упомянутый уже путь «из варяг в греки», который шел с северо-запада через Ладожское озеро по Волхову (через будущий Новгород) волоком до притоков Днепра, затем по Днепру до Черного моря и далее по морю до Византии. Кроме того, использовались и другие пути, например по Днестру к устью Дуная или по сухопутью до Дона, а затем в Крым, в богатое Тьмутараканское царство и к Черному морю, к греческим припонтским колониям. Для западных земель имел большое значение водный торговый путь по Западной Двине в Литву, к Балтийскому морю.

После X в. положение в сфере транспортных коммуникаций начинает меняться. С одной стороны, этому способствовали объективные процессы внутри самой Руси: окончательный распад первобытного хозяйства, растворение варяжских дружин в местном населении, углубление земледельческого профиля хозяйственной деятельности, дальнейшее развитие государственности и т. д. С другой стороны, существенное влияние оказали внешние обстоятельства, наи-

более значимыми из которых явились: распад Хазарского царства и приход на его бывшие земли кочевых племен (половцев и других), упадок «арабской торговли» через Каспий и Среднюю Азию, ослабление коммуникаций по византийско-черноморскому пути, в том числе вследствие поражения Царьграда (Константинополя).

Особо необходимо подчеркнуть значение внешнеполитического фактора: Киев изначально возник и достиг своего расцвета как торговый центр, включенный в систему транспортных коммуникаций (читай: транспортного коридора) Запад – Восток по маршруту Средиземное море – Черное море – Киевская Русь – Хазария – Каспий/Средняя Азия. Однако после описанных выше событий, а также крестовых походов происходит смещение данного маршрута на юг: магистральное направление коммуникаций между Европой и Востоком начинает концентрироваться в портах Средиземноморья (в Венеции, Генуи и других), далее проходит через Ближний Восток и Северную Африку. Тем самым важнейшим и весьма негативным историческим событием стало то, что хозяйственная система русского государства уже никогда больше не будет расположена вблизи транспортно-коммуникационных систем международного или хотя бы регионального значения. Более того, отдаленность страны от главных международных транспортно-коммуникационных потоков явилась в дальнейшем неотъемлемой характеристикой отечественного социополитического развития.

После разгрома Киева в ходе монголо-татарского нашествия началась эпоха экономического упадка и запустения южных земель. Основное расселение людей начинает смещаться к северо-востоку, в район междуречья Оки и Волги, где возникают новые центры – Суздаль, Ростов, Владимир, а затем и Московская Русь. В XIII – XIV вв., в связи с полным упадком южных путей, все большее значение для русских земель приобретают коммуникации на Балтике, происходит подъем Великого Новгорода¹.

В XV – XVII вв. центром внутренних и внешних транспортных коммуникаций русского государства постепенно становится Москва. Русские земли окончательно освобождаются от внешней зависимости, происходит консолидация государственной власти, после чего начинается процесс длительной территориальной экспансии с установлением новых и регулярных коммуникаций. Система последних начинает носить ярко выраженный централизованный характер, вполне отвечающий централизованной системе государственной власти. В долгосрочной перспективе централизованная направленность отечественной транспортно-коммуникационной системы значительно усилится, доходя порой до абсурда².

Отметим, однако, что хотя эти перемены вполне вписывались в общеисторические (и прежде всего, общеевропейские) реалии того времени, имела место сугубо российская специфика. Как уже отмечалось, русские земли оказались расположенными в отдалении от мировых морских путей, которые после гео-

¹ Благодаря системе рек и переволоков между ними Новгород был связан с центральными русскими землями – Москвой, Тверью, Рязанью. Помимо этого Новгород сообщался с Нарвой, Дерптом, Ригой и Ревелем, через которые новгородские купцы добирались до немецких городов Данцига и Любека, а далее – до острова Готланд. Новгород был связан постоянной торговлей с Ганзейским союзом, Данией и Швецией.

² Даже сейчас очень многие транспортные пути идут через Центр – город Москву.

графических открытий XIV – XV вв. приобрели большое значение и сыграли определяющую роль в развитии Запада. Московия, находясь в глубине материка, делала свои географические открытия, расширяя собственную территорию. Вместо морских коммуникаций Запада Россия, ввиду своего континентального положения, прокладывала пути по рекам или по местностям, которые в силу природных особенностей ландшафта и почв мало благоприятствовали благоустройству дорог. Суровый климат и большие расстояния при низкой плотности населения еще больше затрудняли транспорт и связь в ту отдаленную эпоху. Эти обстоятельства не только делали дорогими любые товары и снижали эффективность торговых перевозок, но и негативно отражались на общем развитии страны.

Вот что писал об этом М.В. Ломоносов: «Благополучие, слава и цветущее состояние государств от трех источников происходит. Первое – от внутреннего покоя, безопасности и удовольствия подданных, второе – от победоносных действий против неприятеля, с заключением прибыточного и славного мира, третье – от взаимного сообщения внутренних избытков с отдаленными народами чрез купечество. Российская империя внутренним изобильным состоянием и громкими победами с лучшими европейскими странами равняется, многие превосходит. Внешнее купечество на востоке и на западе хотя в нынешнем веку приросло чувствительно, однако, рассудив некоторых европейских держав пространное и сильное сообщение разными торгами со всеми частями света и малость оных против российского владения, не можем отрещись, что мы весьма далече от них остались. Но в сем Россию до нынешних времен извинить должно, ибо западные европейские державы по положению своих пределов везде имеют открытый путь по морям великим и для того издревле мореплаванию навывкли и строению судов, к дальнему морскому пути удобных, долговременным искусством научились. Россия, простираясь по великой обширности матерой земли и только почти одну пристань у города Архангельского, и ту из недавних времен имея, больше внутренним плаванием по великим рекам домашние свои достатки обращала между собственными своими членами... Россия не меньше счастием, как силою и общим рачением, простерла свою власть до берегов Восточного океана и в пространстве оногo открыла неведомые земли, но как за безмерною дальностию для долговременных и трудных путей сила ея на востоке весьма укоснительно и едва чувствительно умножается, так и в изыскании и овладении оных земель и в предприятии купеческого сообщения с восточными народами нет почти больше никаких успехов» [8, с. 436–437].

Об исторически возникших трудностях налаживания каналов коммуникаций писал и И.А. Ильин: «Издревле же Россия была географическим организмом больших рек и удаленных морей... Россия не могла и не должна была стать путевой, торговой и культурной баррикадой; ее мировое призвание было прежде всего творчески-посредническое между народами и культурами, а не замыкающееся и не разлучающее... А этот простор не может жить одними верховьями рек, не владея их выводящими в море низовьями... Хозяйственный массив суши всегда задыхается без моря... *Не умно и не дальновидно вызывать грядущую Россию на новую борьбу за «двери ее собственного дома», ибо борь-*

ба эта начнется неизбежно и будет сурово-беспощадна¹ (выделено нами. – А.Г.)» [9].

Российские реалии (природные условия, многоукладное хозяйство, внешние вызовы и т. д.) того периода были таковы, что подталкивали власть, уже по давно сложившейся традиции активно участвовавшую в решении ключевых вопросов жизни социума, к не менее активной роли в сфере транспортных коммуникаций, в частности в том, что касается регламентации перевозок и любых сообщений. Специфическим явлением становится ямская повинность². Государственная власть в России той эпохи не оставляла без внимания и систему поборов (явление, общее для многих стран того времени, в том числе европейских) за провоз грузов и переезд людей через земли, особенно при использовании мостами и переправами³.

Вместе с тем вектор государственной политики, в том числе в сфере развития транспортных коммуникаций, был направлен не столько на упорядочение положения в уже имевшихся у России владениях, сколько на их преумножение и освоение. А это было напрямую связано с разведыванием новых земель и прокладкой новых транспортно-коммуникационных путей.

Важным событием в этом направлении стало сооружение в 1492 г. Иваном III в устье реки Наровы порта Иван-города, что ознаменовало собой появление у России первого небольшого порта на Балтике. Интересно, однако, что произошло это событие в тот же год, когда Западная Европа благодаря экспедиции Х. Колумба достигла Америки и успешно преодолела расстояние вокруг Африки в Индию.

В царствование Ивана Грозного Россия стала энергично проводить внешнюю политику – продвигаться к морю. Происходит освоение новых земель, сопровождающееся развитием перевозок и торговли. Предпринимаются также попытки расширить связи с Западной Европой. В 1584 г. был основан будущий Архангельск (до 1613 г. – Новохолмогоры).

Позднее, как уже отмечалось, все большее транспортное значение приобрела Москва. Она оказалась в центре новых торговых путей, сменивших прежние, которые в свое время последовательно концентрировались вначале в Киеве, а затем в Новгороде. Путь из Москвы в западном направлении вначале шел через Тверь, Торжок, Новгород и Нарву. После падения Новгорода и уменьшения его значения связи Москвы с Западом осуществлялись через Смоленск, Ви-

¹ Или, перелагая данные слова И.А. Ильина на современный лад, применяя их к современному геополитическим реалиям, о которых речь пойдет позднее, асимметрична.

² Ямская повинность – это государственная повинность тяглого сельского и городского населения по обеспечению перевозок администрации, послов, государственных грузов. Ямская повинность известна в денежной (ямские деньги) и натуральной форме (последняя под названием «повоз» упоминается в летописях с конца X в.). Данная повинность была упорядочена в общегосударственном масштабе во второй половине XV в. при организации регулярной «ямской гоньбы». В период XVI – начала XVIII вв. в России существовало центральное учреждение – Ямской приказ, ведавший регулярной ямской гоньбой. Ямской приказ был упразднен в 1711 г. (см.: *Левин В.И.* Все об информации. – М.: Росмен, 2003. – С. 41–42).

³ При царе Федоре Ивановиче (1557–1598 гг.) все частные и откупные мосты и «перевозы» были взяты в казенное управление, а собственники получали половину дохода. Однако в начале XVII в. вновь появились частные «перевозы» и мосты, что вызвало в 1641 г. специальную дополнительную статью к царскому судейнику, в которой повелевалось уничтожить самовольно введенные перевозные пошлины. В «Уложении» царя Алексея Михайловича было указано, что такие самовольно добытые суммы пошлин должны изыматься в пользу государя. В 1696 г. были установлены ставки «перевоза». «Перевоз» с «мостовщиной» был упразднен только в 1754 г.

тебск, Ригу. На северном направлении в XVI – XVII вв. все большую роль играет путь через Вологду, Сухону, Устюг, Двину на Архангельск, который служил развитию англо-русской торговли¹. Москва соединялась системой рек: через Москву-реку и Оку с Волгой до Астрахани, то есть до Каспия. Путь по Каме с переволоками вел в Сибирь. По суше дороги от Москвы шли на Киев и Чернигов (которые в то время не имели большого значения). Многочисленные местные дороги вели на Тулу, Рязань, Калугу, Кострому, Владимир.

К XVII в. возникают крупные перевозки как в заморских направлениях, так и в товарных перевозках в сообщении с Севером и Сибирью. Караваны речных судов, принадлежавших наиболее богатым купцам и монастырям, не были редкостью. Внешнеторговые перевозки в то время быстро развивались, причем партнерами выступали в основном немцы, шведы и англичане. Большой разрыв в ценах на товары в местах производства и потребления стал оправдывать высокие затраты на их перевозку, несмотря на примитивный уровень транспортных средств.

В следующем столетии, в царствование Петра I, начались войны за выходы к морю – к Балтике, а также к Азовскому и Черному морям. В 1703 г. на берегу Финского залива был основан Петербург, а в 1713 г. он стал столицей страны. В этот же период начинается строительство российского флота. Страна впервые приступает к серьезному налаживанию независимых морских связей. Внешнеторговые перевозки развиваются, при этом преимущественно потребительский характер их товарной структуры постепенно начинает меняться, постепенно возрастает значение промышленных товаров. В целом выход России на Балтику повысил значение торговых путей в этом направлении. Напротив, роль Белого моря уменьшилась. Вскоре значение Петербурга по зарубежным связям стало вообще преобладающим (до 90% всего внешнеторгового оборота страны).

Большие трудности были по-прежнему связаны с сухопутными перевозками. В первой половине XVIII в. в России было немногим более двух десятков дорог для гужевого транспорта, в том числе 14 важнейших торговых трактов. Эти дороги соединяли центральные районы и сходились в Москве. В распутицу (весной и осенью) они становились малопригодными.

Плохое качество и неразвитость сухопутных дорог компенсировались за счет наличия и совершенствования природной инфраструктуры – речных путей. Для облегчения перевозок еще в 1703–1708 гг. был прорыт Вышневолоцкий канал, соединивший Волгу с Балтикой, а в 1732 г. был сооружен обводной Ладожский канал. Благодаря этому караваны судов с уральским железом спускались по реке Чусовой до Камы, а затем по ней достигали Волги, далее по Тверце и каналу попадали в Петербург. В то время речные пути во многом спасали положение, беря на себя значительную часть перевозок.

Во второй половине XVIII в. в русском вывозе в Западную Европу по-прежнему преобладала продукция сельского хозяйства, при этом постепенно возрастала доля промышленных товаров. Отгружались также пенька, лен, кожа, сало, пушнина, лес, смола. Железо продолжало поставляться в Англию и другие стра-

¹ В 1554 г. успешно завершилась экспедиция в Москву англичан Р. Ченслора и В. Уиллоуби. В 1556 г. начались регулярные сношения России и Англии. Вскоре в Англии была создана специальная Московская компания по торговле с Россией.

ны. В импорте тон задавали, как и прежде, дорогостоящие товары. Наряду с этим шло развитие торговли с Востоком – Персией, Средней Азией, Китаем, Турцией. Россия вывозила в этом направлении железо, металлоизделия, льняные ткани, тогда как ввозила шелк, хлопок, чай и т. д. (см. [10, с. 188–190]).

В начале XIX в. в России происходят серьезные изменения, связанные с промышленным переворотом и началом новой индустриальной эпохи. При этом политика Российского государства в сфере транспорта и коммуникаций была сосредоточена на развитии сухопутного транспорта и внутренних водных путей. В этом было одно из главных отличий от перемен на транспорте Западной Европы, причина которого заключалась в специфике экономико-географических условий России, о которых уже говорилось выше. Если западные колониальные державы могли поддерживать торговые и иные связи со своими заморскими владениями, только развивая морское судоходство, то российские территории могли существовать как единая страна, только развивая железные дороги и совершенствуя судоходство по внутренним водным путям. Естественно, перевозки морскими путями требовали (при прочих равных условиях) гораздо меньших затрат, чем перевозки по суше.

Еще одним важным обстоятельством являлось то, что западные страны, развивая свои транспортные связи с заморскими владениями и территориями, принимали непосредственное участие в процессе международного разделения труда, в мировой торговле, вовлекаясь в возникающий мировой рынок. Россия же, развивая собственный «внутренний» транспорт, укрепляла свою самодостаточность, а вместе с ней – возможность усиления автаркии. В обстановке уже нарождавшегося мирового рынка и формировавшихся предпосылок для обострения глобальной конкуренции это различие объективных транспортных условий между западными странами и Россией было невыгодно для последней.

Summary

A.A. Gorbunov. Space and Communication Factors in Political History of Russia.

The article features the importance of the spatial-geographical factor in the development of Russian statehood and analyzes the transport-communication aspect in this factor. The basic problems in transport-communication sphere are caused externally by the extremely adverse climatic conditions, unusual extent of territory of population locality distribution and the greater distance between them. Questions of the development of internal and external transport communications of Russian State from first days are considered.

Key words: spatial-geographical factor, transport communications, transport-transfer functions, transport corridors, railways, civilization development.

Литература

1. *Карамзин Н.М.* История Государства Российского: в 12 т. – М.: Моск. рабочий; Слог, 1993. – Т. I–II.
2. *Соловьев С.М.* История России с древнейших времен // Соловьев С.М. Сочинения: в 18 кн. – М.: Голос, 1993. – Кн. 1, Т. 1–2. – 768 с.
3. *Иловайский Д.И.* Краткие очерки русской истории: в 2 ч. – М.: Моск. фонд культуры, 1992.

4. *Бердяев Н.А.* Русская идея: Основные проблемы русской мысли XIX века и начала XX века // Бердяев Н.А. Русская идея. Судьба России. – М.: ЗАО «Сварог и К», 1997. – С. 4–220.
5. *Ильин В.В., Ахиезер А.С.* Российская государственность: истоки, традиции, перспективы. – М.: Изд-во Моск. ун-та, 1997. – 384 с.
6. *Домашнев А.Д., Дроздова Т.Н.* Из глубины веков. – М.: Молодая гвардия, 1985. – 191 с.
7. История древнего Востока / Под ред. И.М. Дьяконова, Г.М. Бонгард-Левина. Т. 1–2. – М., 1983–1988.
8. *Ломоносов М.В.* Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию // Ломоносов М.В. Избранные произведения: в 2 т. – М.: Наука, 1986. – Т. 1. – С. 436–490.
9. *Ильин И.А.* Россия есть живой организм // Ильин И.А. О русском национализме: Сб. ст. – М.: Рос. фонд культуры, 2007. – С. 22–24.
10. *Лященко П.И.* История народного хозяйства СССР: в 2 т. – М.: Гос. соц.-экон. изд-во, 1939. – Т. 1. – 675 с.

Поступила в редакцию
12.03.08

Горбунов Александр Александрович – профессор, директор Гуманитарного института Московского государственного университета путей сообщения.