

**Взаимодействие государства и бизнеса в развитии
дальневосточного транспорта
(середина XIX – начало XX в.):
российская историография проблемы**

The cooperation of the state and a business in the Far Eastern transport's development (in the second part of the XIX century and in the beginning of the XX century) in Russian historiography.

В статье рассматриваются наиболее весомые достижения отечественной историографии важнейшего направления освоения дальневосточного региона. В центре внимания автора история накопления знаний по проблеме взаимодействия абсолютистского государства и частных предпринимателей в развитии дальневосточной транспортной системы. Выделяются, характеризуются и сопоставляются этапы истории изучения проблемы: начальный (дооктябрьский), советский, современный.



The article is devoted to the weightiest achievements of Russian historiography. It connects with research of the opening up of the Far Eastern region. The foremost issues are history of the accumulation of knowledge in sphere of the interaction of absolute state with private businessmen in the development of the Far Eastern transport's system. There are assignment, comparison and description of the main periods of research history of problem. The periods are initial (pre-Revolutionary), soviet, contemporary.

Тема транспортного строительства в самом молодом из российских регионов не утратила актуальности и по сей день. И сегодня Дальний Восток существенно отстает от западных областей России по уровню насыщенности путями сообщения. К этому фактору, отягощающему положение дальневосточников, традиционно было привлечено внимание государственной власти и частных предпринимателей, заинтересованных в совершенствовании дальневосточного транспорта. Как известно, на вторую половину XIX – начало XX в. пришлось осуществление наиболее крупных транспортных проектов в дальневосточном регионе: тогда благодаря государству и бизнесу от полного бездорожья удалось прийти к действенной транспортной системе. В свете выше сказанного вполне обоснованным представляется интерес к данному аспекту освоения Дальнего Востока. В настоящей статье предпринята попытка обобщения и анализа наиболее заметных достижений отечественной историографии проблемы.

Российскую историографию истории взаимодействия государства и частных предпринимателей в транспортном строительстве

на Дальнем Востоке в дооктябрьскую эпоху хронологически можно разделить на три периода. Досоветский период историографии охватывает конец XIX – первую четверть XX в. Второй период продолжался до начала 90-х гг. XX в., это время советской историографии. Наконец, 90-е гг. XX – начало XXI в. составляют современный период историографии проблемы.

В первый период историография представлена рядом исследований, среди которых есть довольно крупные, не утратившие научной ценности и сегодня¹. В этих работах освещаются отдельные аспекты формирования транспортной системы русского Дальнего Востока, выявляются проблемы транспортного освоения края и в ряде случаев предлагаются варианты их наиболее оптимального решения. Заслуживают внимания очерки П. Надина и Н.В. Слюнина, как содержащие наиболее критические оценки правительственной транспортной политики на Дальнем Востоке. В некоторых очерках (например, Н.П. Забугина, В.Е. Тимонова) предпринимается попытка показать роль частного предпринимательства в развитии транспорта на Дальнем Востоке, авторами осознается необходимость поощрения государством частной инициативы в этой сфере. Большим значением на этом этапе обладал труд С.В. Саблера и И.В. Сосновского, посвященный истории строительства Транссибирской магистрали². Эти исследования в основном представляли собой попытки предварительного обобщения текущего материала.

Заслуживают внимания и работы, написанные высшими должностными лицами царской администрации на Дальнем Востоке (в частности, Д.И. Субботичем, П.Ф. Унтербергером)³. Эти труды оставляют впечатление компетентности авторов, знания ими транспортных проблем края и понимания важности их решения для развивавшегося русского Дальнего Востока.

Обширный фактический материал собран в капитальных трудах о Дальнем Востоке, характеризующих и оценивающих местные пути сообщения под определенным углом зрения. Например, с точки зрения обеспечения обороноспособности региона или перспектив его колонизации⁴.

¹ Забугин Н.П. О судоходстве на русском Дальнем Востоке. – СПб., 1896; Кукель Б.К. Из истории присоединения Приамурского края // Исторический вестник. – 1896. – Т. 65. – Кн. 9. С. 662–683; Погенполь М. Очерки возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV-летия его существования. – СПб., 1903; Слюнин Н.В. Современное положение нашего Дальнего Востока. – СПб., 1908; Тимонов В.Е. Очерки главнейших водных путей Приамурского края. – СПб., 1897; Сильницкий А.П. Культурное влияние Уссурийской железной дороги на Южно-Уссурийский край. – Хабаровск, 1901; Матвеев Н.П. Краткий исторический очерк г. Владивостока. – Владивосток, 1910; Надин П. КВЖД. Исторический очерк. 1895–1903 гг. // Вестник Европы. – 1904. – Т. 6. – Кн. 12. С. 593–620.

² Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. – СПб., 1903.

³ Субботич Д.И. Амурская дорога и наша политика на Дальнем Востоке. – СПб., 1908; Унтербергер П.Ф. Приморская область. 1856–1898 гг. – СПб., 1900; Унтербергер П.Ф. Приамурский край в 1906–1910 гг. // Записки Русского географического общества по отделению статистики. Т. 13. – СПб., 1912.

⁴ Дальний Восток. Т. 2. Пути сообщения. – СПб., 1911; Кауфман А.А. Материалы по вопросу о колонизационной восточности Приамурского края. – СПб., 1901; Васильев С.А. Схема путей Дальнего Востока. – СПб., 1913.

Так происходило первоначальное накопление знаний в области истории дальневосточного транспорта. Нужно отметить, что в дореволюционной историографии затрагивались лишь отдельные аспекты проблемы. Авторами не ставились специальные задачи изучить влияние государства и частной инициативы на транспортное освоение Дальнего Востока, выяснить формы и результаты взаимодействия государственной власти и бизнеса в этой сфере и определить просчеты и достижения государственной транспортной политики на русском Дальнем Востоке в отдельные периоды его освоения. Написанные в дооктябрьский период работы не базировались на научной методологии и отличались описательностью. Однако едва ли стоит вменять это в вину авторам, не являвшимся профессиональными историками. Главной заслугой дооктябрьской историографии следует признать постановку самой проблемы транспортного освоения как одной из наиболее злободневных для Дальнего Востока, а также сбор и систематизацию фактических данных. Обобщенный досоветской историографией фактический материал до сих пор не утратил своего значения.

Влияние государственной политики и частной инициативы на транспортное освоение Дальнего Востока в дооктябрьскую эпоху не являлось предметом целенаправленного исторического исследования и во второй период отечественной историографии. Но уже с начала 20-х гг. XX в. у исследователей вызвали немалый интерес экономические проблемы региона, в частности вопросы восстановления и развития его транспортной системы после лихолетья гражданской войны. И если первоначально речь шла о работах, рассматривавших дореволюционный этап развития дальневосточного транспорта с прежних позиций¹, то уже с середины 20-х гг. осуществлялись попытки создать историко-экономические исследования на базе марксистской методологии (теории классовой борьбы) и, в частности ленинской концепции развития капитализма вширь и вглубь².

Интересную проблему упрочения транспортных связей с наи-

¹ Куртеев К.К. Экономическая роль Владивостока. Ч. 1. Владивосток как торговый порт. – Владивосток, 1921; Коровин А.Г. Очерк заселения Приморья // Приморье, его природа и хозяйство. – Владивосток, 1923. С. 156–173; Каразин Б.В., Шейнин М.В. Владивостокский порт и основы его ближайшего развития // Приморье, его природа и хозяйство. – Владивосток, 1923. С. 241–262; Шер М.Л. Пути сообщения Приморской губернии и ближайшие их перспективы // Приморье, его природа и хозяйство. – Владивосток, 1923. С. 182–189; Орленко Г. Грузооборот Владивостокского торгового порта в прошлом и его перспективы в будущем // Экономическая жизнь Приморья. – 1924. – № 6–7. С. 3–22; Китайско-Восточная железная дорога. Исторический обзор. Т. 1. 1896–1923 / Сост. Е.Х. Нилус. – Харбин, 1923.

² Кравец М.А. Краткий обзор возникновения и развития Уссурийской железной дороги // Бюллетень Управления Уссурийской железной дороги. – № 121. – 10 декабря 1925; Целищев М.И. Экономические очерки Дальнего Востока. – Владивосток, 1925; Хорынский В.С. Амурский водный транспорт // Экономическая жизнь Дальнего Востока. – 1924. – № 5. С. 70–76; Гвоздарев А.А. Морской транспорт Дальнего Востока // Экономическая жизнь Приморья. – 1924. – № 10. С. 1–14; Лагутин А.Н. Железнодорожный транспорт [Дальнего Востока] // Экономика Дальнего Востока. – М., 1926. С. 89–95; Лагутин А.Н. Речные пути и водный транспорт [Дальнего Востока] // Экономика Дальнего Востока. – М., 1926. С. 96–105; Лагутин А.Н. Шоссеиные и грунтовые дороги [Дальнего Востока] // Экономика Дальнего Востока. – М., 1926. С. 105–113.

более удаленными областями Дальнего Востока и Восточной Сибири поднимает в своей статье М. Андриевский¹. Изучению отдельных аспектов транспортного освоения края посвящены статьи, вошедшие в один из выпусков сборника "Производительные силы Дальнего Востока"². Работы П. Чебышева и Н. Денисова, например, позволяют судить о мерах царского правительства по развитию транспортной системы Дальнего Востока. Здесь не только фигурируют интересные фактические данные, но и выявляются обстоятельства, которые препятствовали транспортному освоению региона, что говорит об аналитическом характере данных работ.

Немалый научный интерес представляет труд Б.А. Романова, изданный в 1928 г.³ Автор попытался более взвешенно, чем его предшественники, подойти к выявлению мотивов железнодорожного строительства, предпринятого Россией в Маньчжурии на рубеже XIX–XX вв., и показать сложную судьбу этого проекта как на стадии принятия решения о сооружении КВЖД, так и в процессе строительства.

Созданные в эти годы работы выгодно отличались от исследований прежних лет тем, что более объективно отражали процесс развития транспортной системы дальневосточного региона, в частности речь идет о более критическом подходе к проводившейся царским правительством транспортной политике. С другой стороны, достоинством историко-экономических очерков, написанных в 20-е гг., была их наименьшая, в сравнении с последующим временем, зависимость от идеологических штампов, что объяснялось реанимацией в эти годы либеральных тенденций в социально-экономической жизни страны, сфокусированных в новой экономической политике.

30–40-е гг. XX в. по вполне очевидным причинам не были отмечены серьезными исследованиями, в той или иной степени соприкасавшимися с проблемой участия самодержавного государства и частных предпринимателей в транспортном строительстве на дальневосточной окраине. Эпоха социалистической индустриализации, ожесточенной борьбы советского народа с фашистскими агрессорами и послевоенного восстановления народного хозяйства, а, самое главное – жесточайшего идеологического прессы сталинского режима – не оставляли шансов глубокому, взвешенному анализу дооктябрьского опыта социально-экономического развития дальневосточного региона.

Новый этап в развитии советской исторической науки начал-

¹ Андриевский М. К вопросу о регулярном обслуживании Колымского и Ленского бассейнов // Экономическая жизнь Дальнего Востока. – 1924. – № 1. С. 42–48.

² Денисов Н. К вопросу восстановления и постройки гужевых дорог ДВК // Производительные силы Дальнего Востока. Транспорт и строительство. – Хабаровск–Владивосток, 1927. – Вып. 7. С. 9–16; Фогельман А. Механизация местного транспорта на Дальнем Востоке // Производительные силы Дальнего Востока. Транспорт и строительство. – Хабаровск–Владивосток, 1927. – Вып. 7. С. 31–41; Чебышев П.П. Состояние и использование водных путей Амурского бассейна // Производительные силы Дальнего Востока. Транспорт и строительство. – Хабаровск–Владивосток, 1927. – Вып. 7. С. 43–70.

³ Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892–1906). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. – Л., 1928.

ся с середины 50-х гг. XX в. "Оттепель" позволила более объективно интерпретировать исторические события, хотя научные исследования по-прежнему должны были оставаться в рамках господствующей идеологии. Но ученым-историкам теперь предоставили более широкие возможности для работы в партийных и государственных архивах.

Крупным явлением в развитии исторической науки за Уралом стала работа над многотомной "Историей Сибири", которая была издана в 60-е гг. Третий том этого фундаментального труда посвящен развитию Сибири и Дальнего Востока в эпоху капитализма, здесь приводятся интересные данные о транспортном освоении восточных окраин России, в том числе об извозном и иных промыслах населения¹ Следует также отметить и решение о создании ДВНЦ АН СССР. Эти шаги стимулировали исследовательскую работу дальневосточных историков, расширилась тематика их работ. Хотя много внимания, как и прежде авторы уделяли положению рабочего класса (речников, железнодорожников) и его революционной борьбе, начали издаваться отдельные статьи и монографии по истории тех или иных отраслей дальневосточного транспорта. Необходимо выделить появившиеся в это время работы А.И. Крушанова, Б.С. Купцова, Б.С. Жигалова, В.Ф. Борзунова² Последний внес особенно значительный вклад в разработку темы государственной транспортной политики в Сибири и на Дальнем Востоке во второй половине XIX – начале XX в.³

В 1970-е – начале 1980-х гг. продолжали издаваться монографии и тематические сборники статей как регионального, так и общесоюзного плана, посвященные проблемам транспортного освоения Дальнего Востока⁴. В них выделялись и характеризовались основные этапы развития транспортной системы дальневосточного региона, большее внимание, чем прежде обращалось на

¹ История Сибири. С древнейших времен до наших дней. Т. 3. Сибирь в эпоху капитализма. – Л., 1968.

² Крушанов А.И. Октябрь на Дальнем Востоке. Ч. 1. – Владивосток, 1968; Крушанов А.И. О развитии торгового мореплавания на русском Дальнем Востоке в последней четверти XIX – начале XX в. // Материалы по истории Владивостока. Кн. I. 1860–1917. – Владивосток, 1960. С. 46–57; Купцов Б.С. Железнодорожники Дальнего Востока в борьбе за Советскую власть // Дорога ведет к океану. – Хабаровск, 1968; Жигалов Б.С. Вопрос о строительстве Амурской железной дороги в дальневосточной политике царизма // Труды Томск. гос. ун-та. Т. 150. – Томск, 1961; Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции (По материалам строительства Транссибирской магистрали). – М., 1965.

³ Борзунов В.Ф. К вопросу об экономическом значении железных дорог Дальнего Востока // Вторая научная конференция по истории, археологии и этнографии Дальнего Востока. – Владивосток, 1960; Борзунов В.Ф. Проекты строительства Сибирской железнодорожной магистрали первой половины XIX в. как исторический источник // Труды АН СССР, Сибирское отделение. Серия историческая. Т. V. – Благовещенск, 1963. С. 52–59; Борзунов В.Ф. Борьба пароходных компаний за перевозки пассажиров и грузов Сибирской магистрали в конце XIX в. // История, археология и этнография Дальнего Востока. Труды. Серия историческая. Т. VII. – Владивосток, 1967. С. 73–81

⁴ Залужная Д.В. Транссибирская магистраль. – М., 1980; Ламин В.А. Ключи к двум океанам. – Хабаровск, 1981; Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860–1925 гг.). – Владивосток, 1979; Проскуракова А.Г. Этапы формирования и развития транспортной системы Дальнего Востока // Ретроспективный анализ экономики Дальнего Востока. – Владивосток, 1982. С. 102–115..

роль частного капитала в становлении и развитии транспорта на Дальнем Востоке.

Во второй половине 80-х гг. появляется интерес к истории дальневосточной буржуазии у местных исследователей, что было обусловлено происходившими в СССР переменами в общественно-политической жизни, формированием в общественном сознании более взвешенного и позитивного отношения к частной инициативе, к предпринимательству. Самым заметным явлением здесь следует признать диссертационное исследование Н.А. Троицкой, сделавшей первый крупный шаг в исследовании дальневосточной буржуазии эпохи активного капиталистического освоения региона¹. Здесь, например, освещено участие некоторых предпринимателей в железнодорожном строительстве в Приморье и значение этого этапа для развития их бизнеса в последующие годы, ведь для ряда предпринимателей железнодорожные подряды стали отправной точкой в развитии разнонаправленного, многоотраслевого бизнеса.

Авторы изданных в конце советского периода работ рассматривают более объективно процесс формирования транспортной системы Дальнего Востока. Здесь можно выделить статьи дальневосточных историков, вошедшие в сборник "Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма"². Особо следует отметить обстоятельные работы Г.Н. Романовой, которая освещает, в том числе, и проблемы железнодорожного строительства, и В.П. Калиничева, книга которого посвящена Транссибирской магистрали³. Вехой в изучении истории Дальнего Востока, в том числе и темы транспортного освоения региона, стало фундаментальное коллективное исследование "История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма"⁴. В отдельных главах этого капитального труда выявляется специфика транспортной политики царизма на Дальнем Востоке, упоминается и роль частного капитала в транспортном освоении края.

Главная заслуга советских историков, изучавших данную проблему, заключается в том, что они поставили ее исследование на научную основу. С другой стороны, давление известных догм не позволяло ученым на этом этапе воссоздать объективную картину, беспристрастно оценив правительственную политику и дей-

¹ Троицкая Н.А. Формирование и деятельность крупной буржуазии на русском Дальнем Востоке (1861–1904 гг.): Дис. ... канд. ист. наук. – Владивосток, 1989.

² Галлямова Л.И. Промышленное освоение юга Дальнего Востока во второй половине XIX в. // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. – Владивосток, 1989. С.23–36; 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. – Владивосток, 1989. С. 110–122; Василенко Н.А. КВЖД и ее значение для экономического развития дальневосточного региона // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. – Владивосток, 1989. С.123–128; Троицкая Н.А. Участие буржуазии Европейской России в освоении Дальнего Востока в период монополистического капитализма // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. – Владивосток, 1989. С. 129–134.

³ Романова Г.Н. Экономические отношения России и Китая на Дальнем Востоке. XIX – начало XX в. – М., 1987; Калиничев В.П. Великий Сибирский путь. – М., 1991.

⁴ История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма (XVII в. – февраль 1917 г.). – М., 1991.

ствия частных предпринимателей в сфере укрепления транспортных связей в регионе в дооктябрьскую эпоху.

После 1991 г. начался современный период историографии проблемы. Этот этап в развитии отечественной исторической науки характеризуется снятием идеологических барьеров, переосмыслением как дооктябрьской истории России, так и истории Советского государства. Историки находятся в поиске новых научных подходов к изучению истории страны, стремятся к синтезу формационного подхода с иными теориями. В 90-е гг. XX в. – начале XXI в. отмечен всплеск интереса к истории дальневосточного транспорта, в частности, к вопросу о транспортной политике царизма на восточных окраинах империи. Ведь в предыдущее время не было создано работ, содержащих непредвзятую оценку дореволюционного опыта транспортного освоения Дальнего Востока. Новые реалии (появление частных транспортных компаний и развитие конкуренции в этой сфере экономической деятельности) вызывают интерес ученых к историческому опыту взаимоотношений бизнеса с государственной властью в транспортной сфере.

На 90-е гг. XX в. пришлось столетние юбилеи начала строительства Транссибирской магистрали и, в частности, начала сооружения дальневосточных железных дорог – Уссурийской и Китайско-Восточной. Эти знаменательные события, конечно, стимулировали интерес исследователей к истории железнодорожного транспорта Дальнего Востока. В результате, в 1997 г. был издан сборник тезисов докладов и сообщений международной научной конференции, посвященной КВЖД, в которых приводятся важные фактические данные о государственной транспортной политике на Дальнем Востоке в конце XIX в. В докладах, вошедших в сборник, проанализирован опыт строительства и эксплуатации дальневосточных железных дорог в конце XIX – начале XX в., названы предприниматели – участники железнодорожного строительства, выявлены результаты их работы и обстоятельства, ее осложнявшие¹. Особо следует отметить представленные В.Ф. Зуевым материалы о перспективных проектах железнодорожного строительства на Дальнем Востоке в дооктябрьский период, показывающие, что местная буржуазия, как и капиталисты в Европейской России, принимала активное участие в изучении данного вопроса, предпринимала практические шаги в исследовании

¹ 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: тезисы докладов и сообщений. – Владивосток, 1997. С. 109–111; Дервянко А.П. Сооружение Уссурийской железной дороги (1891–1897 гг.) // КВЖД и ее влияние на развитие политических, социально-экономических и культурных процессов в Северо-Восточной Азии. Международная научная конференция: тезисы докладов и сообщений. – Владивосток, 1997. С. 105–107; Ковальчук М.А. Структура управления и система хозяйствования на КВЖД (1903–1917) // КВЖД и ее влияние на развитие политических, социально-экономических и культурных процессов в Северо-Восточной Азии. Международная научная конференция: тезисы докладов и сообщений. – Владивосток, 1997. С. 28–30.

новых направлений железных дорог¹.

В те годы появилось несколько монографий, посвященных истории железнодорожного строительства на Дальнем Востоке в досоветский период. В них нашли отражение факты, которые раньше замалчивались отечественными историками по очевидным причинам. История сооружения дальневосточных железных дорог показывается теперь более объективно, как история большого государственного дела, к которому были причастны не только рабочие, но и государственные деятели (от императоров до военных губернаторов), капиталисты-подрядчики и, конечно, инженеры путей сообщения, руководившие постройкой, честно и профессионально выполнявшие свою работу².

Крупным событием в историографии истории транспортного освоения Дальнего Востока стало издание монографии М.А. Ковальчука "История транспорта Дальнего Востока (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.)"³. Автор определяет цели государственной транспортной политики на Дальнем Востоке, отмечая осознанную правительством важность решения транспортных задач в регионе для сохранения территориальной целостности страны. В работе фигурирует богатый, скрупулезно подобранный фактический материал. При этом некоторые вопросы остались незатронутыми либо частично затронутыми исследователем. Например, вклад частного предпринимательства в развитие транспорта в пионерном крае был довольно значительным и многоплановым, но в данной монографии упоминаются только наиболее крупные частные транспортные компании, и рассказывается об их исторической роли.

Современный период отечественной историографии, несмотря на свою незначительную продолжительность в сравнении с предшествующим временем, отмечен рядом ценных работ, опубликованных в сборниках и журналах как регионального, так и общероссийского плана. В них затрагиваются отдельные аспекты проблемы: место и роль транспортного строительства, в первую очередь железнодорожного, в дальневосточной политике царизма в конце XIX – начале XX в., участие бизнеса в развитии отдельных видов транспорта, модернизация транспортной системы в начале XX в. Стоит отметить публикации В.В. Сониной и Н.А. Перелоговой, А.В. Лаврентьева, Ю.А. Щербакова, О.Н. Елютина⁴.

¹ Зуев В.Ф. Несостоявшиеся железнодорожные проекты // КВЖД и ее влияние на развитие политических, социально-экономических и культурных процессов в Северо-Восточной Азии. Международная научная конференция: тезисы докладов и сообщений. – Владивосток, 1997. С. 113–116.

² Пак Б.Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали (1891–1916 гг. – СПб. – Иркутск, 1995; Дальневосточная магистраль России. – Хабаровск, 1997.

³ 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, 1997; Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 2. Исторические аспекты транспортного освоения региона. – Хабаровск, 1997.

⁴ Сонин В.В., Перелогова Н.А. Правовой статус КВЖД – первого совместного русско-китайского предприятия (1897–1923 гг.) // Современное государство и право: вопросы теории и истории. – Владивосток, 1992. С. 192–200; Лаврентьев А.В. Автомобильный транспорт на Дальнем Востоке России в 20–30-е гг. XX в. // Вестник ДВО РАН. – 2000. –

Немаловажную роль в изучении проблемы транспортного освоения Приамурья сыграли публикации Л.И. Галлямовой, С.В. Волегова, А.Б. Галузинского, В.Г. Берсенева¹. Достойны упоминания также некоторые, появившиеся в последние годы, работы автора настоящей статьи². Им же проблема взаимодействия государства и частных предпринимателей в транспортном освоении Дальнего Востока впервые была обозначена как тема самостоятельного исследования³. Современные исследователи в основном позитивно оценивают предпринимательскую активность в транспортном строительстве на Дальнем Востоке, видя в частной инициативе немаловажный фактор экономического развития и модернизации края. Наряду с этим, справедливо выделяется особая роль государства, обусловленная объективными причинами его доминирования в транспортном освоении пионерного региона, подчеркивается тесная связь государственной транспортной политики на Дальнем Востоке с приоритетной для России задачей укрепления своих военно-политических позиций в АТР. Делается также вывод о закономерности более гибкой (более либеральной по отношению к частному капиталу) государственной транспортной политики на Дальнем Востоке в сравнении с западными регионами страны, позволяющей рассуждать о партнерстве – пусть и далеком от равноправного – государства и деловых кругов в данной сфере.

Таким образом, более чем столетняя история изучения проблемы характеризуется различными достижениями исследователей: от описательных работ авторов, изучавших различные (в том

№ 2. С. 70–81; Щербаков Ю.А. Вопросы транспортного освоения российского Дальнего Востока в конце XIX – начале XX в. // Исторический опыт освоения Дальнего Востока. – Благовещенск, 2000. – Вып. 3. С. 168–171; Елютин О.Н. "Золотой век" железнодорожного строительства в России и его последствия // Вопросы истории. – 2004. – № 2. С. 47–57.

¹ Галлямова Л.И. Развитие судоходства в Амурском речном бассейне во второй половине XIX – начале XX в. // Съезд сведущих людей Дальнего Востока. Материалы науч.-практ. историко-краеведческой конференции, посв. 100-летию Хабаровского краеведческого музея. – Хабаровск, 1994. С. 121–124; Галлямова Л.И. Обзор источников по истории амурского судоходства во второй половине XIX – начале XX в. // Четвертые Гродековские чтения. Материалы региональной науч.-практ. конференции "Приамурье в историко-культурном и естественно-научном контексте России". – Хабаровск, 2004. С. 83–88; Волегов С.В. О развитии дорожной сети в Приамурье в начале XX в. // Исторический опыт освоения Дальнего Востока. – Благовещенск, 2000. – Вып. 3. С. 172–175; Галузинский А.Б. 150 лет русского судоходства на Амуре // Четвертые Гродековские чтения. Материалы региональной науч.-практ. конференции "Приамурье в историко-культурном и естественно-научном контексте России". – Хабаровск, 2004. С. 88–90; Берснев В.Г. Первые русские пароходы на Амуре во второй половине XIX в. // Четвертые Гродековские чтения. Материалы региональной науч.-практ. конференции "Приамурье в историко-культурном и естественно-научном контексте России". – Хабаровск, 2004. С. 90–95.

² Илларионов А.А. Проекты рейсового автомобильного движения на юге Дальнего Востока. 1906–1914 гг. // Россия и АТР. – 2005. – № 2. С. 90–95; Он же. Проблема развития дальневосточных портов в начале XX в. в планах и решениях правительства // Вестник Морского государственного университета им. адм. Г.И. Невельского. Общественно-научные науки. – Владивосток: МГУ им. адм. Г.И. Невельского, 2005. С. 7–14; Он же. О роли транспортной системы в развитии российского Дальнего Востока в дооктябрьский период // Ойкумена. Регионоведческие исследования: Научно-теоретический альманах. Вып. 1. – Владивосток: Дальнаука, 2006. С. 16–32.

³ Илларионов, А.А. Государственная политика и частная инициатива как факторы развития транспортной системы Дальнего Востока России (вторая половина XIX – начало XX в.): Дис. ... канд. ист. наук / А.А. Илларионов. – Владивосток, 2005.

числе экономические) проблемы Дальнего Востока вообще, до глубоких исследований, предметом изучения которых являлось участие государства и бизнеса в транспортном освоении региона. Современный этап историографии проблемы нужно признать наиболее продуктивным, что объясняется объективными причинами. Опираясь на достижения предшественников (дооктябрьской и советской историографии), не стесненные идеологическими рамками историки создают работы, в которых по достоинству оцениваются заслуги и самодержавного государства и предпринимателей в развитии транспорта на Дальнем Востоке. Несмотря на то, что некоторые вопросы недостаточно глубоко отражены в историографии (например, роль частной инициативы в железнодорожном строительстве, промыслах – извозе, почтовой гонимости), можно сказать, что накопленный исследователями материал позволяет выявить результаты усилий правительства и предпринимателей в решении транспортных проблем и трудности взаимодействия бизнеса с институтами государственной власти, возникавшие в ту отдаленную эпоху. Этот опыт представляет практический интерес и в настоящее время. Ведь многие транспортные проекты на Дальнем Востоке еще предстоит осуществить, а исторический опыт показывает, что самостоятельно ни государство, ни тем более бизнес с этой задачей эффективно не справятся.

