

ОКЕАНИЧЕСКИЙ ЭТАП В ОСВОЕНИИ РОССИЙСКОГО СЕВЕРО-ВОСТОКА**Боенков С.А.,***Тихоокеанский институт географии ДВО РАН, г. Владивосток*

Аннотация. С конца XVII до начала XVIII вв. объективно не существовало средств и технологий для налаживания надежного транспортного движения по труднодоступной территории Сибири и организации сквозного морского пути по арктическим морям. Во властных кругах Российской Империи преобладала идея освоения Северо-Востока со стороны Тихого океана. Дополнительным стимулом для ее продвижения было стремление к территориальным приобретениям Северной Америки и Океании.

В статье рассматривается становление России на Тихом океане по мере продвижения на северо-восток в период XVII – XIX вв., развитие ее портовой инфраструктуры и попытки сделать регион автономным.

Ключевые слова. *Россия, территориальное разграничение, вооружённый конфликт, межгосударственный договор, спорные территории*

OCEANIC STAGE IN THE DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN NORTHEAST**Boenkov S.A.,***Pacific Geographical Institute FEBRAS*

Abstract. From the end of the 17th to the beginning of the 18th centuries, there were objectively no means and technologies to establish a reliable transport movement across the inaccessible territory of Siberia and to organize a through sea route to the Arctic seas, the idea of developing the North-East from the Pacific Ocean prevailed in the power circles of the Russian Empire. An additional incentive for its promotion was the desire for territorial acquisition of North America and Oceania.

The article examines Russia's establishment in the Pacific Ocean as it moved northeastward in the period from the 17th to the 19th centuries, the development of its port infrastructure, and attempts to make the region autonomous.

Key words. *Russia, territorial delimitation, armed conflict, interstate treaty, disputed territories.*

Введение. Хозяйственная деятельность и жизнеобеспечение населения на северо-востоке России всегда были зависимы от завоза продовольствия, материалов, энергоносителей. Эта зависимость имеет длительный ретроспективный срез, который объективно требует своего изучения.

Данная проблема с особенной остротой стояла в тот длительный период, когда у Северо-Востока фактически отсутствовало регулярное и надежное транспортное сообщение с остальной территорией страны. Так, путь гужевых сухопутных караванов от Нижнего Новгорода до Якутска в XVIII в. занимал два года, а от Якутска до Охотска, по так называемой «Дороге смерти» – еще восемь месяцев [5]. Это обстоятельство было ключевой проблемой в организации снабжения, освоения и обороны отдалённого рубежа страны.

Материалы и методы. Материалами для написания данной статьи стали тематические тексты, научные труды, посвящённые освоению российского северо-востока в течение XVII – XIX вв. При этом использовались методы: ретроспективного анализа, реконструктивный, картографический, библиографический, хроно-пространственной периодизации.

Результаты и их обсуждение. Первым русским портом, который положил начало освоению Северо-Востока со стороны Тихого океана стал Охотск, основанный в 1647 г. Впоследствии, по замыслу Петра I, он должен был стать «Восточным Санкт-Петербургом». Но отсутствие базы для развития этого города на материке и сложные навигационные условия Охотского моря препятствовали осуществлению этого плана и фактически заблокировали возможности его развития в крупный порт.

Такое положение дел было отмечено В. Берингом в 1725 г. Вдобавок он, зная, что Охотское море по сути является внутренней акваторией, сделал ставку на создание порта в более благоприятных условиях и максимально удобным выходом в Тихий океан. В результате по его инициативе в 1740 г. был основан порт Петропавловск-Камчатский [10].

В 1741 г. экспедиция В. И. Беринга и А. И. Чирикова открыла северо-западное побережье Америки, объявив его российским владением, в том числе остров Уналашка, находящийся в составе Алеутского архипелага. На данном острове было основано одноименное поселение, которое в 1768 г. стало основным российским портом в регионе, через который осуществлялась торговля пушниной. В 1799 г., по инициативе А. А. Баранована, на отрезке северо-американского побережья, именованном «Ситха» был заложен г. Новоархангельск (Ситха), ставший в последствии столицей Русской Америки. Эти города образовали широтную линию российского территориально-политического присутствия в Северной Пацифике.

Организовав данные портовые поселения, Российская Империя воспользовалась правом первооткрытия «*terranullius*» («ничейной земли») и закрепила за собой угодья ведения сверхдоходного пушного и зверобойного промысла у западного побережья Северной Америки [1]. Тем самым, она утвердила свои суверенные права в данном регионе.

Тем не менее, вопрос организации снабжения и обороны владений на Камчатке и Аляске продолжал оставаться острым. Природная среда этих территорий и прилегающего к ним пространства были практически не пригодны для сельскохозяйственного освоения, технический уровень проведения геологических исследований не позволял детально обследовать на предмет минерально-сырьевых ресурсов даже ближайшие окрестности. То есть, природные условия не позволяли создать здесь собственную автономную материальную базу продовольственного обеспечения и не стимулировали развитие иных форм их освоения кроме промысловой.

Эти причины естественно-природного свойства, дополнялись жесткими социальными и политическими реалиями.

Частые войны России в Европе и на Ближнем Востоке поглощали практически все военные ресурсы страны – как мобилизационные, так и материальные. А крепостной строй исключал возможность движения населения на новые отдалённые территории.

Вдобавок, следует заметить, что отношения с аборигенами на Камчатке и Аляске, оказались непростыми. Организация религиозных миссий и строительство школ, в попытках сделать местное население частью русской «бытности» позволяли лишь частично сгладить имевшееся напряжение. При этом во многом конфликты инспирировались внешними силами, в первую очередь – Великобританией, которая стремилась препятствовать усилению России в Северной Пацифике, в рамках ведомой Лондоном так называемой «Большой игры».

Инструментом давления на русских в данном случае стал пользовавшийся британским покровительством пиратский синдикат. Он поддерживал мятежи аборигенов, снабжал их огнестрельным оружием [6], его корабли нападали на российские торговые суда. К началу XIX в. фиксировалось до двухсот связанных с пиратами инцидентов [9]. Их базой был Гонконг, где они получали снаряжение, карты, ремонтировали суда и сбывали добычу.

Достаточно серьёзно проявляли себя угрозы и на уровне межгосударственных отношений. Позже эти угрозы вылились в полномасштабную англо-французскую агрессию

во время Крымской войны (1854 – 1856 гг.), когда интервентами был атакован Петропавловск-Камчатский [2].

Таким образом, со времени выхода Российского государства к северной части Тихого океана, перед ней со всей очевидностью стоял вопрос об удержании своих позиций. Но транспортная неосвоенность Зауральского пространства оставалась тогда неизменной данностью, в связи с чем, была определена четкая потребность в поиске кратчайшего пути по морю для снабжения отдаленных территорий, или организация провиантных баз в более благоприятных для этого климатических широтах, без чего было бы невозможно достаточное военное присутствие для осуществления контроля на новых территориях.

В XVII веке Петром I было положено начало установлению связи европейской части России с тихоокеанской – посредством Северного морского пути. В случае успеха, при благоприятных навигационных условиях, из Архангельска до побережья Камчатки можно было бы добраться менее чем за 2 месяца [8].

За несколько столетий было организовано большое количество исследовательских экспедиций в попытках развить арктическое судоходство, но сама идея опередила технические возможности реализации предложенного. Суровые климатические условия, в рамках которых навигация была доступна только 4 месяца в году, и неустойчивость навигационных условий арктических морей стали непреодолимыми препятствиями, из-за чего воспользоваться данным морским путем не представлялось возможным [8].

В то время как на протяжении длительного периода времени предпринимались безуспешные попытки организации дополнительного снабжения по морю, после устройства административного центра на территории Русской Америки, Н. П. Резанов, один из основателей Российско-американской компании (РАК), сосредоточил внимание на решение проблемы продовольственной и материальной базы в ее владениях. После неудавшихся переговоров по организации торговли с Японией были предприняты попытки поиска мест с хорошей навигацией и подходящими условиями для организации поселений.

В результате своевременных действий и удачного стечения обстоятельств на побережье Северной Калифорнии 15 мая 1812 года, по инициативе Резанова и под руководством Баранова, был основан Форт-Росс. Сначала колонисты выращивали лишь огородные культуры, но с 1820 года стали преобладать скотоводство и хлебопашество. В результате организации селения, РАК удалось удовлетворить основную потребность в еде. Также Форт-Росс обладал достаточной материальной базой, в результате была основана первая верфь на территории Русской Америки, что дало возможность возвести первый корабль [7].

В это же время в 1815 году, во главе с Е.Н. Шеффером, русскими была предпринята попытка закрепиться на Кауаи в районе гавайских островов. На острове была возведена Елизаветинская крепость или Форт Елизаветы. В результате данные островные территории должны были значительно усилить присутствие РАК на территории Северной Америки, за счет дополнительного снабжения различного рода припасами. Также стоит отметить, что крепость находилась в удачной климатической зоне для осуществления постоянного товарооборота.

Но из-за большой удаленности от центров принятия решений и недостаточного Российского военного присутствия в регионе, сохранить за собой центры снабжения Тихоокеанской России не удалось. Елизаветинская крепость была ликвидирована в 1817 году в результате вооруженного столкновения с армией гавайского короля Камехамехи при поддержке Англии, а Форт-Росс был вынужденно продан по решению Главного правления РАК в 1839 году.

Выводы. Северные порты по-прежнему оставались в крайне сложном положении, так как океаническое освоение Северо-Востока не оправдало ожиданий. Сложившаяся ситуация заставила задуматься руководство страны о приобретении надежных портовых баз в

непосредственной близости к Российской территории. В связи с чем, начинает рассматриваться план Н. Н. Муравьева-Амурского о возвращении Приамурья и прилегающих территорий, где по имевшимся разведанным были удобные гавани для создания портов [4].

Литература

1. Алексеев, А. И. Освоение русскими людьми Дальнего Востока и Русской Америки. М.: Наука, 1982. 280 с.
2. Гаврилов, С. В. Павшие герои Петропавловской обороны 1854 года // Культура и наука Дальнего Востока. 2020. Т. 1, № 28. С. 63-69.
3. Голубев, Г. Н. Колумбы Росские. М.: Советский писатель, 1989. 384 с.
4. Заборинский, А. И. Граф Николай Николаевич Муравьев-Амурский в 1848-1856 годах // Русская старина. 1883. Ч. VI. С. 623 - 658.
5. Ламин, В. А. Ключи к двум океанам. Хабаровск : ХКИ, 1981. 256 с.
6. Магидович. В. И. Очерки по истории географических открытий / В. И. Магидович, В. П Магидович. М.: Просвещение, 1984. Т. III. 319 с.
7. Петров, А. Ю. О продаже русской колонии Форт- Росс в Калифорнии / А.Ю. Петров, Г.М. Капалин, А. Ермолаев // Вопросы истории. 2013. № 1. С. 3-17.
8. Распопина, А. А. Северный морской путь в политико-экономической системе координат XVII - начала XX века // Историко-экономические исследования. 2021. Т. 22, № 2. С. 248-278.
9. Русская тихоокеанская эпопея / Отв. ред. В.А. Дивин. Хабаровск: ХКИ, 1979. 607 с.
10. Ширяева. О.С. История г. Петропавловска-Камчатского как средство формирования субъективной позитивной оценки экстремальной городской среды // Отчизны верные сыны: материалы XXXII Крашенинниковских чтений [Петропавловск-Камчатский, 16 апр. 2015 г.] / Мин. культуры Камч. края, Камч. краевая науч. б-ка им. С.П. Крашенинникова. Петропавловск-Камчатский, 2015. С. 147-149.