Е.С. Кошевая

ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ СТРУКТУРА ЮГА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ (середина XIX – начало XXI вв.)

ОПЫТ КРИТИЧЕСКОГО АНАЛИЗА

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации

Владивостокский государственный университет
экономики и сервиса (ВГУЭС)

Е.С. Кошевая

ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ СТРУКТУРА ЮГА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ (середина XIX – начало XXI вв.)

ОПЫТ КРИТИЧЕСКОГО АНАЛИЗА

Монография

Владивосток
Издательство ВГУЭС
2018

УДК 332.122(571.6)”18/20”
ББК 65.04(255)
К76

Рецензенты: *А.А. Тушков*, д-р ист. наук, профессор;
Ю.С. Лебединская, канд. экон. наук, доцент;
А.Н. Николенко, канд. полит. наук, ст. преп.

Кошевая, Е.С.

К76 **Территориальная структура юга Дальнего Востока России (середина XIX – начало XXI вв.): опыт критического анализа** : монография / Е.С. Кошевая ; Владивостокский государственный университет экономики и сервиса. – Владивосток : Изд-во ВГУЭС, 2018. – 142 с.

ISBN 978-5-9736-0506-3

Монографическое исследование посвящено актуальным проблемам становления и развития элементов территориальной структуры в условиях политических процессов, проистекающих в России и в частности на Дальнем Востоке во второй половине XIX – начале XXI века. Большое внимание уделяется анализу мер, принимаемых властями по вопросу организации территории региона посредством преобразования и эволюционного роста элементов территориальной структуры и каркасной конструкции. Работа базируется на широком фактологическом материале и охватывает значительный временной период – начиная с освоения Амурского бассейна и заканчивая анализом современной ситуации на юге региона.

Для политологов, экономистов, географов и историков, занимающихся вопросом территориального структурирования в рамках геополитики, политической географии и регионоведения, и для широкого круга читателей.

УДК 332.122(571.6)”18/20”
ББК 65.04(255)

***Ключевые слова**: территориальная структура, узловые элементы, линейные элементы, ареальные элементы, политический процесс, политическая практика, эволюционный рост, внутритиповые связи, каркасная конструкция, модернизация.*

ISBN 978-5-9736-0506-3

© ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса», оформление, 2018

© Кошевая Е.С., текст, 2018

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 5
Глава 1. ПОЛИТИЧЕСКИЙ ДИСКУРС В ТЕОРИИ СТАНОВЛЕНИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ СТРУКТУР ГОСУДАРСТВА 16
1.1. Современные подходы в исследованиях теории становления и строительства территориальных структур 16
1.2. Теория строительства и развития территориальных структур как объекта научного анализа 28
Глава 2. СИСТЕМЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ СТРУКТУР ЮГА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ (сер. XIX – нач. XXI вв.): ОПЫТ КРИТИЧЕСКОГО ОСМЫСЛЕНИЯ В КОНТЕКСТЕ ПОЛИТИЧЕСКОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ 38
2.1. Модернизационный фактор строительства и трансформации системы территориальных структур юга Дальнего Востока России 38
2.2. Узловые и линейные элементы территориальной структуры юга Дальнего Востока в контексте трансформации и модификации основных политических институтов 54
Глава 3. ВЛИЯНИЕ ПОЛИТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ В РОССИИ НА ЭВОЛЮЦИЮ СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ СТРУКТУР ЮГА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ 72
3.1. Политические процессы становления российской государственности: проблемы развития территориальных структур юга Дальнего Востока России 72
3.2. Военный фактор в российской политической практике становления и развития узловых элементов территориальной структуры 92
ЗАКЛЮЧЕНИЕ 112
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК 115
ПРИЛОЖЕНИЯ 133
Приложение 1. Территория юга Дальнего Востока России 133
Приложение 2. Влияние политической практики российского государства на эволюцию элементов территориальных структур 134
Приложение 3. Политическая практика формирования узловых элементов территориальной структуры на территории юга Дальнего Востока России приграничного характера в период с 1855 по 1890 гг. 135
Приложение 4. Линейные элементы территориальной структуры юга Дальнего Востока России во второй половине XIX века 136
Приложение 5. Политическая практика формирования линейных элементов территориальной структуры в период с 1893 по 1917 гг. 137
Приложение 6. Политическая практика развития территориальной структуры на территории юга Дальнего Востока России в Советский период 138
Приложение 7. Политическая система государственных органов власти (1918–1922 гг.) 139
Приложение 8. Список пятилетних планов СССР (1928–1990 гг.) 140

ВВЕДЕНИЕ

Исследование становления и строительства территориальной структуры юга Дальнего Востока для отечественной политической науки является актуальной проблемой, обусловленной специфическими особенностями политических и модернизационных процессов, характеризующих всю истории российского государства. Современные проблемы имеют немало общего с исследуемыми событиями сер. XIX – нач. XXI вв., что позволяет на основе анализа опыта прошлого найти и извлечь полезное и ценное для политической практики настоящего времени и будущего.

Важное значение для понимания тенденций современного развития юга Дальнего Востока России, решения возникающих здесь проблем имеют политические, исторические и иные особенности, присущие этой территории, а именно: ее заселение в широтном направлении, ее промысловое, сельскохозяйственное, промышленное, транспортное, энергетическое, рекреационное использование и т.д.

Исторически сложившиеся границы освоенческого района определили своеобразие не только размещения населенных пунктов, коммуникаций, связей между ними, но и формирования опорного каркаса данной территории. Активные полосы роста, например, на российско-китайской границе (Пограничный – Суйфэньхэ, Благовещенск – Хэйхэ и др.) выступают в виде ключевых геостратегических точек. В силу максимальной приближенности к пограничным государствам эти точки представляют собой контактные зоны экономической, политической, культурной, научной, туристической и иной направленности.

Потенциально целостной геополитической и хозяйственной единицей является Дальневосточный трансграничный регион, соседствующий с Китаем, КНДР, Японией, Республикой Корея. И активные полосы роста, и Дальневосточный трансграничный регион имеют длительную историю, прошли политическую апробацию в XIX–XX вв., повлияли на территориальную структуру юга Дальнего Востока России. Изучение политической практики их становления и развития также важно сегодня.

Политический опыт российского государства по территориальному структурированию представляет несомненный интерес для политологов как с точки зрения создания новых линейных элементов, так и с точки зрения различных форм проявления политической практики в масштабах Российской империи, Советской России – СССР и Российской Федерации. На фоне их корреляционного развития протекали политические и модернизационные процессы, оказавшие существенное влияние на формирование территориальной структуры.

Политическая практика становления и развития территориальной структуры на юге Дальнего Востока России исследована недостаточно. Для политической науки сегодня крайне важно проанализировать этот сложный процесс и выявить

его специфические особенности, сущность моделей регионального строительства узловых и линейных элементов.

Автором был изучен значительный объем отечественной и зарубежной научной литературы по проблеме политической практики становления и развития территориальной структуры юга Дальнего Востока России. Отдельные явления, составляющие заявленную тему данного исследования, изучались в рамках определенных дисциплин: политология, геополитика, политическая география и экономика. Междисциплинарный характер проблем придал ей некоторую степень сложности, поскольку анализ разносторонних явлений системы предполагает изучение как политологической, геополитической, так и экономико-географической научной литературы. Обращение к ним помогло построить прочный политологический фундамент исследования. Множественность использованных в работе идей, затрагивающих исследовательскую проблему, можно разделить на несколько групп.

Первую группу составляют труды российских ученых, внесших значительный вклад в изучение территориальной структуры и ее региональной организации в контексте экономической географии. Это исследования отраслей отечественной экономики и их размещение в пределах пространственных систем (В.Э. Ден, В.В. Покшишевский, Н.Н. Колосовский); территориально-пространственных систем – районов, краев, областей (Н.Н. Баранский; А.Г. Гранберг; П.Я. Бакланов, И.П. Герасимов, Ю.Н. Гладкого и А.И. Чистобаева, Э.Б. Алаев, И.П. Герасимов) становление и развитие концепции территориальной структуры (И.М. Маергойз, Ю.Г. Саушкин, П.М. Алампиев, Г.М. Лаппо, Б.С. Харев, Б.Б. Родоман, М.Т. Романов)[1]. Изучение трудов исследователей данной группы позволило составить общее представление о территориальной структурированности юга Дальнего Востока России и определить сложную модельную структуру развития его опорного каркаса.

Ко второй группе следует отнести работы российских и зарубежных ученых, рассматривающих проблемы формирования различных моделей каркасной конструкции в сфере политической географии и геополитики (это линейная, ареально-линейная, ареально-узловая, линейно-узловая модели) и их сочетаний на конкретном пространстве; исследующих «дезэлементную»[2] периферию, потенциально являющуюся резервом развития опорного каркаса, а также анализирующих полосы роста, выступающие в виде ключевых геостратегических точек при формировании экономической формы геополитического контроля над географическом пространством[3]. Эти проблемы и анализ каркасной конструкции Дальнего Востока наиболее ярко отражены в работах П.Я. Бакланова, В.Г. Шведова И.Д. Саначева[4]. К российским и зарубежным авторам, рассматривающим

[1] Более подробно анализ их трудов дан в первой главе (прим. авт.)

[2] Шведов В.Г. Историческая политическая география: обзор становления, теоретические основы, практика. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – С. 74.

[3] Саначев И.Д., Шинковский М.Ю., Бурлаков В.А., Прохоров В.И. Военно-морская мощь как фактор геополитики в Азиатско-Тихоокеанском регионе. – Владивосток: ДВГТУ, 2006. – С. 38–49.

[4] Бакланов П.Я. Приморский край в системе межрегиональных и геополитических отношений // Географические исследования на Дальнем Востоке / отв. ред. П.Я. Бакланов, Л.Д. Филатова. – Владивосток: Дальнаука, 1997. – С. 58–93; Шведов В.Г. Историческая политическая география: обзор становления, теоретические основы, практика. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – С. 87–97.

пространственные системы в виде концентрических кругов развития каркасной конструкции, следует отнести И. Тюнена, Х. Маккиндера, А. Леша, Ф. Ратцеля, Р. Челлена, О.В. Грицая, Г.В. Иоффе, А.И. Трейвиша, Б.Б. Родомана. Их изучение позволило увидеть в пространстве гетерогенную разобщенность в размещении и развитии элементов территориальной структуры юга Дальнего Востока.

Третью группу составляют научные труды отечественных ученых, охватывающие проблему становления и развития территориальной структуры в контексте политического процесса. Так, предметом исследования ученых М.Ю. Шинковского, А.А. Тушкова, В.А. Колосова, Р.Ф. Туровского, В.С. Буриловой, А.Б. Волынчука[1] и других стал политический процесс в исторических рамках Дальнего Востока: у С.В. Севастьянова – совершенствование регионализации и региональной идентификации[2]; у И.М. Кривогуза – влияние проблем либерализации на региональный компонент[3]; у С.К. Песцова – проблемы интеграции Дальневосточного региона в АТР[4]; у Я.А. Фроловой – исследование военного фактора на Тихоокеанском регионе[5]; у М.В. Шиловского – политические процессы в период гражданской войны в России[6] и др. Авторы проводили параллель зависимости территориальной системы от политического устройства, политической деятельности государства и его регулирования, взаимосвязи политической жизни общества и территориальным структурированием. Их исследования позволили определить и раскрыть взаимосвязь в формировании каркасной кон-

---

[1] Шинковский М.Ю. Панорама политической науки России: Дальний Восток. Трансграничное сотрудничество как рычаг развития Российского Дальнего Востока // Полис. – 2004. – № 5. – С. 62–70; Его же. Российский регион: становление политического режима в условиях глобализации: монография. – Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 2000. – 334 с.; Тушков А.А., Павленко А.П. Морские геополитические тренды в эпоху «нового маринизма». Формирование и реализация национальной морской политики России в европейской «системе вооруженного мира»: монография. – Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 2010. – 260 с.; Колосов В., Туровский Р. Харленд на краю мира. Геополитическое положение России на пороге XXI века: реалии и перспективы // Дружба народов. – 2001. – № 2. – С. 124–137; Бурилова В.С. История формирования территориально-промышленных структур Приморского края в середине XIX – в начале XX века / отв. ред. Л.М. Галлямова. – Владивосток: Дальнаука, 2003. – 128 с.; Волынчук А.Б. Россия в Приамурье – геополитические интересы или экономическая необходимость: монография. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2009. – 168 с. – Библиогр.: С. 152–166.

[2] Севастьянов С.В. Неправительственные участники сотрудничества Восточной Азии. Вклад в развитие регионализации и региональной идентичности. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2009. – 212 с. – Библиогр. С. 191–205; Модели международного сотрудничества в Северо-Восточной Азии: роль межправительственных и неправительственных организаций: автореф. дис. ... канд. полит. наук / Моск. гос. ин-т междунар. отношений (ун-т) МВД России. – М., 2002. – 30 с. – Библиогр. С. 29–30 и др.

[3] Кривогуз И.М. Либерализация России: начало долгого пути: монография. – М.: [б. и.], 2005. – 467 с. (Политические процессы на пороге XXI века).

[4] Песцов С.К. Трансграничное сотрудничество и интеграция в Азиатско-Тихоокеанском регионе // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. – 2010. – № 10. – С. 15-21.

[5] Фролова Я.А. Милитарный район: проблема понятия, необходимость изучения // Вестник Тихоокеанского государственного университета (ТОГУ). – 2010. – № 2. – С. 221–228.

[6] Шиловский М.В. Политические процессы в Сибири в период социальных катаклизмов 1917–1920 гг.: монография. – Новосибирск: Сибирский хронограф, 2003. – 428 с.

струкции с развитием политических систем, модернизационных и политических процессов и на этой основе выделить сущностные признаки размещения элементов, их эволюционного роста и функциональной наполняемости; определить моноцентры многофункциональной и населенные пункты однофункциональной хозяйственной, промышленной деятельности; выявить модели развития опорного каркаса юга Дальневосточного региона и их сочетаний, формирующиеся под воздействием политических процессов.

Четвертую группу составляют диссертационные работы политологического характера, которые рассматривают политические процессы, воздействующие на все сферы общественной жизни. Прежде всего, следует отметить работу Е.Н. Баширина «Особенности модернизации политической системы российского общества»[1], предметом исследования которой стали модернизационные процессы, повлиявшие на изменение институциональной составляющей государства. Несомненный интерес представляет диссертация В.Г. Шведова «Теоретические основы исторической политической географии»[2], посвященная вопросам формирования политико-географической структуры на примере Амурского района. Важная тема территориального структурирования как особой формы интеграции и организации раскрыта в исследовании М.М. Муртазина «Развитие моногородов в условиях модернизации»[3]. Несмотря на многообразие научных работ[4], в них практически не рассматривались вопросы влияния политического и модернизационного процессов на территориальную структурированность.

В настоящее время только начинается исследование политической практики территориальной структурированности России в рамках политического процесса

---

[1] Баширина Е.Н. Особенности модернизации политической системы Российского общества : дис. … канд. полит. наук [Электронный ресурс]. – Уфа, 2011. – 151 с. URL: http://www.dissercat.com/content/osobennosti-modernizatsii-politicheskoi-sistemy-rossiiskogo-obshchestva (дата обращения : 5 февраля 2012 г.)

[2] Шведов В.Г Теоретические основы исторической политической географии : дис. … д-ра географ. наук. – Иркутск, 2004. – 319 с.

[3] Муртазин М.М. Развитие моногородов в условиях модернизации : дис. … канд. полит. наук [Электронный ресурс]. – М., 2011. – 177 с. URL: http://www.dissercat.com/content/razvitie-monogorodov-v-usloviyakh-modernizatsii (дата обращения : 5 февраля 2012 г.).

[4] Казанцев А.А. Взаимосвязь глобальных и региональных политических процессов (на примере Центральной Азии): дис. … д-ра полит. наук. – М., 2011; Шведов В.Г. Теоретические основы исторической политической географии: дис. … д-ра географ. наук. – Иркутск, 2004. – 319 с.; Яшкова Т.А. Воздействие глобальных трансформационных вызовов на процесс политической модернизации России: дис. …д-ра полит. наук. – М., 2007. – 349 с.; Барбенко Я.А. Крестьянское расселение в Приморской области как часть русской колонизации Приамурья во второй половине XIX века: дис. … канд. ист. наук. – Владивосток, 2010; Баширина Е.Н. Особенности модернизации политической системы Российского общества: дис. … канд. полит. наук [Электронный ресурс]. – Уфа, 2011. – 151 с. URL: http://www.dissercat.com/content/osobennosti-modernizatsii-politicheskoi-sistemy-rossiiskogo-obshchestva (дата обращения 5 февраля 2012 г.); Волынчук А.Б. Природно-ресурсный потенциал Среднего Приамурья (геоэкологический и историко-географический аспекты освоения): дис. …канд. географ. наук. – Биробиджан, 2005. – 172 с.; Муртазин М.М. Развитие моногородов в условиях модернизации: дис. … канд. полит. наук [Электронный ресурс]. – М., 2011. – 177 с. URL: http://www.dissercat.com/content/razvitie-monogorodov-v-usloviyakh-modernizatsii (дата обращения 5 февраля 2012 г.)

и его региональных особенностей, ее основные проблемы пока не сформулированы. Научной литературы, затрагивающей непосредственно территорию юга Дальнего Востока России и относящейся непосредственно к проблематике исследования, недостаточно. Это обусловлено сложностью проблематики ее междисциплинарного изучения, развитием и усложнением политических и геополитических пространств в масштабе страны и пространственных систем: регион, край, область и тем, что не до конца сформулирована методологическая база политического исследования территориальных структур.

В качестве объекта исследования автором определена политика Российского государства в области строительства региональных территориальных структур, где политический процесс, выраженный во времени и пространстве, коренным образом влияет на их становление и развитие, а предметом исследования – его политическая практика в контексте становления и развития узловых и линейных элементов территориальной структуры юга Дальнего Востока (сер. XIX – нач. XXI вв.).

Целью данного исследования является изучение автором политической практики российского государства в контексте становления и развития узловых и линейных элементов территориальной структуры юга Дальнего Востока России (сер. XIX – нач. XXI вв.). При достижения данной цели необходимо было решить такие задачи, как изучение современных подходов в исследовании политической практики в области концептуальных основ строительства территориальной структуры, обусловливающих создание научной школы, направлений и особенностей теоретических конструктов в их политическом измерении. Кроме того, необходимо было систематизировать категорийно-понятийный аппарат, позволяющий исследовать политическую практику и особенности строительства территориальной структуры на юге Дальнего Востока России во временной и пространственной динамике в контексте политических и модернизационных процессов (сер. XIX – нач. XXI вв.), а также проанализировать сущностные признаки, характеризующие строительство и трансформацию элементов территориальной структуры на юге Дальнего Востока России в условиях развития политических и модернизационных процессов как исходного концепта исследования. Важно было выявить особенности становления и развития узловых и линейных элементов территориальной структуры юга Дальнего Востока России в контексте трансформации и модификации основных политических институтов и ключевые особенности и своеобразие становления и развития узловых и линейных элементов территориальной структуры юга Дальнего Востока России под воздействием военного фактора в контексте решения проблем национальной безопасности.

Исследование политической практики строительства территориальной структуры охватывает период, который начинается с середины XIX в. Благодаря Айгуньскому (1858 г.) и Пекинскому (1860 г.) договорам произошло юридическое закрепление Дальневосточного региона в составе России, что существенным образом сказалось на развитии его территориальной структуры. Хронологические рамки исследовательского периода заканчиваются началом XXI в., когда в формировании модели опорного каркаса территориальной структуры начинают играть важную роль линейные элементы.

Данные хронологические рамки дают возможность на протяжении длительного периода времени проанализировать политическую практику и ее влияние на изменение территориальной структуры и создание опорного каркаса юга Дальневосточного региона.

Территориальные рамки исследования включают в себя юг Дальнего Востока, который охватывает современные границы Амурской области, южную часть Хабаровского края, Еврейскую автономную область и Приморский край (прил. 1). Традиционно это наиболее политически и экономически развитая часть Дальневосточного региона. В его пределах сформировалась своеобразная, отличающаяся от других районов России территориальная структурированность.

Теоретико-методологическая основа работы обусловлена спецификой предмета исследования. Это дало возможность, по мере необходимости, обратиться к наиболее эффективным научным методам. Ключевым подходом при проведении исследования становления и развития элементов территориальной структуры юга Дальнего Востока с середины XIX до начала XXI века стал комплексный подход, позволяющий использовать такие отрасли политической науки, как геополитику, политическую географию, экономику, историю и политическую философию. Особенности объекта исследования и междисциплинарный характер работы обусловили применение структурно-функциональной исследовательской парадигмы и комплексной методологии, вобравшей фундаментальные принципы и подходы политических наук. Это дало возможность рассмотреть влияние политической практики российского государства и исследовать проблему становления и развития системы юга Дальневосточного региона в период с середины XIX в. и до начала XXI в. в рамках политического процесса.

Территориальная структура является системой, состоящей из структурообразующих и структурообразующих, взаимодополняющих и взаимозависимых элементов. Каждый из них имеет определенное значение и наделен особым набором функций, отличающих и дополняющих друг друга. Это обстоятельство предопределило методологию данного исследования, основу которой составили всеобщие, общенаучные и частнонаучные методы.

Использование логического метода, относящегося к всеобщим методам, дало возможность путем последовательного и обоснованного истолкования исторических событий исследовать размещение и усовершенствование элементов системы юга Дальнего Востока России с середины XIX до начала XXI вв. Употребление эмпирических (контент-анализ, дескриптивный) и теоретических (анализ, синтез, сравнение, логический и системный) методов как категорий общенаучных методов позволило проследить корреляционное сочетание политической практики российского государства и выявить ее влияние на специфику и своеобразие формирования опорного каркаса в условиях развития политических процессов. Использование такого эмпирического метода, как контент-анализ дало возможность провести качественный и количественный анализ содержания источников и научных трудов, а также их описание по проблематике работы. Применение дескриптивного метода было направлено на осуществление последовательного описания политических явлений в период с середины XIX до начала XXI века в контексте развертывания политических процессов и оценить их воздействие на создание территориальной структурированности юга Дальнего Востока России.

Применение теоретических методов, таких, как анализ и синтез, сравнение, логический и системный позволило рассмотреть развертывание политических и модернизационных событий, и на этой основе проследить изменение территориальной структуры, выявить сущностные признаки усовершенствования и стагнации ее элементов. Их анализ дал возможность показать особенности формирования каркасной конструкции и определить закономерные тенденции развития системы юга Дальневосточного региона.

Особое значение в изучении данной проблемы отводится методу анализа. Его применение дало возможность исследовать модернизационные и политические процессы, характерные для юга Дальнего Востока России, оценить их воздействие на строительство и размещение элементов системы. На основании проведенного анализа удалось во временной и пространственной динамике вывести закономерную тенденцию в развертывании политических процессов и развитии территориальной структуры с середины XIX в. до начала XXI в. Она проявилась в том, что размещение узловых и линейных элементов по территории Дальневосточного региона было полностью подчинено интересам российского государства. Его внешняя и внутренняя политика нашла свое отражение в политической практике. Ее развертывание в пространственно-временной динамике позволило автору выделить точки эволюционного роста и стагнационного развития (спада) элементов. Такая динамично-зависимая тенденция дала возможность выявить параллель в реализации государственной политики (реформы, контрреформы)[1] и формировании территориальной системы, и на этой основе заключить вывод о циклическом характере развития опорного каркаса.

Значительная роль в исследовании проблематики работы принадлежит сравнительному методу. Его применение позволило на протяжение развертывания политической практики российского государства сер. XIX – нач. XXI веков сравнить развитие элементов территориальной структуры юга Дальнего Востока под воздействием политических и модернизационных процессов и на этой основе выделить особенности создания опорного каркаса. Здесь он представлен двумя моделями – узловой и линейно-узловой. Их наличие указывает на сложность и незавершенность процесса формирования каркасной конструкции юга Дальнего Востока, что, с одной стороны, объясняет ее слабость, с другой – подтверждает устойчивость ее связующих звеньев (связь узловых и линейных элементов).

Применение частнонаучных методов, таких, как структурно-функционального и исторического методов было направлено на рассмотрение сущностных признаков территориальной структуры как предметной области настоящего исследования. Изучение взаимосвязи узловых и линейных элементов системы и их внутритипового эволюционного развития осуществлялось с помощью структурно-функционального метода. Его употребление позволило на основе анализа параметрических данных[2] узловых и линейных элементов определить набор

[1] Пантин В.И., Лапкин В.В. Волны политической модернизации в истории России [Электронный ресурс]. – 2011. URL: http://ss.xsp.ru/st/003/ (дата обращения 14 декабря 2011 г.); Пантин В.И., Лапкин В.В. Ритмы международного развития как фактор политической модернизации России // Полис. – 2005. – № 3. – С. 57; Колганов А. Три модернизации в России и наше время [Электронный ресурс] – 2012. URL: http://www.zlev.ru/69_64.htm (дата обращения 8 января 2012 г.); Паин Э.А. Исторический «бег по кругу» // Общественные науки и современность. – 2008. – № 4 – С. 5–20; Клямкин И. Проблемы модернизации в России [Электронный ресурс]. – 2011. URL: http://www.invur.ru/index.php?page=news&id=28931(дата обращения 20 декабря 2011 г.)

[2] Параметры развития элементов территориальной структуры: узловые – степень хозяйственной освоенности территории района; территориальная концентрация производства и населения; локализация производства и отдельных видов, наличие транспортных линий; линейные – степень интенсивности движения на дороге и объем совершаемого ими обмена грузопассажирского потока, вещества, информации [Гладкий Ю.Н., Чистобаев А.И. Основы региональной политики. – СПб.: Изд-во В.А. Михайлова, 1998. – С. 115–121; Алаев Э.Б. Социально-экономическая география: понятийно-терминологический словарь. – М.: Мысль, 1983. – 350 с.].

выполняемых ими функций и каждого в отдельности подтипа типа элемента территориальной структуры. Такая функциональная градация способствовала выделению подтипов:

– узлового элемента, способного принимать на себя функцию центра диффузии и концентрировать в себе информацию о прилегающей территории: субъядро – Хабаровск; узлы: Благовещенск, Николаевск-на-Амуре, Уссурийск, Владивосток[1]. Это основные узловые элементы территориальной структуры, на которых основывается каркасная конструкция юга Дальнего Востока;

– линейного элемента, осуществляющего практически весь объем стандартных транспортировок вещества, энергии, информациии совершаемого обмена грузопассажирского потока между узловыми элементами: магистраль – Транссиб (Амурская и Уссурийская железные дороги)[2], Байкало-Амурская магистраль[3]; собственно-структурная ось – Биробиджан – Новотроицк, Липовцы – Покровка, Раздольное – Славянка. Эти вытянутые образования, соединяя между собой населенные пункты, выполняют главную задачу территориального структурирования – формируют опорный каркас, его наличие является неотъемлемым условием сохранения целостности территориальной системы.

Кроме данных подтипов элементов территориальной структуры, служащих основой формирования каркасной конструкции юга региона, автором были выделены на основе функциональной градации подтипы, не развивающие опорный каркас, а утяжеляющие и разветвляющие его:

– протоузлы – поселок Ярославский (месторождение полевого шпата), Ульматинский молибденовый рудник, порт Певек (месторождение оловянных руд), Эхаби, Катангли, Парамай (нефтедобыча), Сучан, Артем, Райчихинск (угольные месторождения);

– первичные оси – Преображеновка – Новотроицк, подъездные линии; специальные лесовозные дороги – Оборская (Хабаровск – село Оборн)[4], Комсомольская (Комсомольск – Дуки)[5];

– затухающая ось – Комсомольск – Березовка и Селихино-мыс. – Лазарева (законсервированные ветки БАМа в 1951 г.)[6].

Наличие в составе каркасной конструкции различных в функциональном назначении элементов территориальной структуры позволило автору, с одной сто-

---

[1] Саушкин Ю.Г. Экономическая география: история, теория, методы, практика. – М.: Мысль, 1973. – 218 с.; Дьяконов Ф.В., Покшишевский В.В., Хоментовский А.С. Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика. – М.: Мысль, 1966. – С. 51; 144–145.

[2] История Сибири с древнейших времен до наших дней: в 5 т. Т. 3: Сибирь в эпоху капитализма. – Л.: Наука, 1968. – С. 198; Кабузан В.М. Как заселялся Дальний Восток (вторая половина XVII – начало XX века). – Хабаровск: Хабаровское книжное изд-во, 1976. – С. 176.

[3] Калинин В.К. Байкало-Амурская магистраль. – М.: Знание, 1975. – 95 с.

[4] Оборская железная дорога с 2009 г. не функционирует, в 2010 была разобрана на металлолом (прим. автора).

[5] Лешкевич В.В. Дальний Восток: экономико-географический очерк. – М.: Государственное учебно-педагогическое изд-во, 1963. – С.77; Приморье: энциклопедический справочник. – Л.,1947. – С. 108, 192, 470; Дьяконов Ф.В., Покшишевский В.В., Хоментовский А.С. Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика. – М.: Мысль, 1966. – С. 150; Экономическая география СССР. Ч. 2: Экономические районы / под ред. Ю.Г. Саушкина. – М.: Изд-во МГУ, 1973. – С. 208; Багданова А.Д. А.Д. Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока. – Владивосток, 1982. – С. 130.

[6] Приморье: энциклопедический справочник. – Л., 1947. – С. 471.

роны, говорить об ее устойчивости за счет опорных узловых и линейных элементов, а с другой – о слабости ввиду неограниченного количества подтипов, занимающих низшую ступень развития и стоящих в самом низу эволюционного ряда узловых и линейных элементов системы.

Неменьшую важность в проблематике исследования представляет собой сравнительно-исторический метод, занимающий, по мнению Г.Ю. Саушкина, центральное положение в изучении политической практики российского государства. Его использование позволило рассмотреть развертывание политических и модернизационных процессов с середины XIX в. и до начала XXI в. и увидеть изменения территориальной структуры, происходящие под их влиянием. Это дало возможность проанализировать трансформацию и модификацию системы в прошлом и настоящем, выделить и сравнить ее особенности на каждом этапе становления российской государственности.

Таким образом, обозначенная методологическая база данного исследования, включающая комплексный подход и использование всеобщих, общенаучных и частнонаучных методов, обусловлена междисциплинарностью предмета изучения. Комплексное их применение дало возможность раскрыть во временной и пространственной динамике развитие политических и модернизационных процессов в России с середины XIX в. до начала XXI в. и выявить особенности создания опорного каркаса юга Дальнего Востока России.

Источниковедческая база исследования представлена несколькими группами. К первой относятся законодательные акты Российской империи по освоению Дальневосточного региона[1], документы советского государства по развитию этих территорий[2] и документы, правительственные постановления, федеральные законы Российской Федерации, в которых фигурирует Дальний Восток[3]. Их ана-

[1] Дальний Восток России в материалах законодательства. 1856–1908 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2004–2010 гг. и др.; Особые журналы Совета министров Российской империи. 1906–1908 гг. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2011; Особые журналы Совета министров Российской империи. 1909–1917 гг. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2008–2008.

[2] Индустриализация СССР 1926–1928 гг.: документы и материалы. – М.: Наука, 1969. – 535 с.; Пятилетние планы развития народного хозяйства [Электронный ресурс] // Большой энциклопедический словарь. – 2009. – URL: http://slovari//ru. (дата обращения 18 апреля 2009 г.) и др.

[3] Правительственное постановление от 19 марта 2002 № 169 «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на 1996–2005 и до 2010 года» [Электронный ресурс] 2008 года URL: http://law.rufox.ru/view/2/54.htm (Дата обращения 16 мая 2008 г.); Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 годы) [Электронный ресурс] 2008 года URL: http://www.businesspravo.ru/ docum/ documshow_documid_12067.html (Дата обращения 16 мая 2008 г.); Распоряжение Правительства РФ 1661-р. Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока до 2015 года [Электронный ресурс] 2008 года URL: http://docs.cntd.ru/document/902073548 (Дата обращения 16 мая 2008 г.); Постановление Совета Федерации ФС РФ 193-СФ. О проекте Федерального закона «О приграничном сотрудничестве»; Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики (2009–2018 годы) [Одобрена главами Китая и России 23 сентября 2009 г.] [Электронный ресурс]. – Электрон. текст. дан. URL: http://www.lsn.ru/35602/html; Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года [Электронный ресурс]. – Электрон. текст. дан. URL: http://www.minprom.gov.ru.

лиз позволил увидеть изучаемую научную проблему с общегосударственных позиций.

В эту же группу входят сборники документов государственных архивов Хабаровского и Приморского краев[1]. Они дали солидную информацию о сущности и реализации проектов строительства узловых и линейных элементов территориальной структуры.

Особо следует отметить тематические издания документов и материалов, например, по вопросам международных отношений, формированию государственных границ на Дальнем Востоке России и т.д.[2]

Вторая группа источников представлена опубликованными статистическими материалами. Данные «Географического статистического словаря Амурской и Приморской областей» позволили рассмотреть динамику размещения населенных пунктов в областях с 1880–1894 гг.[3], а статистические ежегодники народного хозяйства – проблемы развития промышленности и сельского хозяйства[4].

Третью группу источников составили центральные и региональные периодические издания: «Власть», «Мировая экономика и международные отношения» «Красное знамя», «Парламентская газета», «Независимая газета», «Проблемы Дальнего Востока», «Международная жизнь», «Азия, Африка сегодня» и др. Статьи, фотографии, фактологические данные и иные материалы позволили дополнить сущность и характерные черты, причины и последствия политической практики становления и развития изучаемой территориальной структуры.

Новизна данного исследования заключается в том, что автором систематизирован категорийно-понятийный аппарат исследования сущности и особенности становления и развития территориальной структуры юга Дальнего Востока России, а также выявлены особенности модернизационных политических процессов в российском государстве с середины XIX в. до начала XXI в., которые повлияли на строительство и трансформацию элементов системы Дальневосточного региона. В контексте становления и трансформации региональных органов власти исследованы особенности развития узловых и линейных элементов территориальной структуры юга Дальнего Востока России, выявлено и доказано, что к началу XX в. в Дальневосточном регионе была создана ареально-линейная полицентрическая модель регионального развития узловых и линейных элементов, создающие опорный каркас. При этом ключевым фактором сформирован-

---

[1] Хабаровск. Страницы истории: сборник документов Государственного архива Хабаровского края, Российского государственного исторического архива Дальнего Востока об истории развития города Хабаровска. – Хабаровск: Частная коллекция, 2008 – 448 с.; Владивосток: сборник исторических документов (1860–1907 гг.). – Владивосток: Приморское книжное издательство, 1960 и др.

[2] Дальневосточная республика: становление. Борьба с интервенцией (февраль 1920 – ноябрь 1922 гг.): документы и материалы : в 2 ч. – Владивосток, 1993; Международные отношения. 1870–1918 гг. : сб. документов. – М., 1940; Международные отношения. 1918–1945 гг.: сб. документов. – М., 2006.; Подготовка и начало интервенции на Дальнем Востоке России (октябрь 1917 – октябрь 1918): документы и материалы. – Владивосток, 1997. – 304 с.; Ткаченко Б. И. Россия – Китай: восточная граница в документах и фактах. – Владивосток: Уссури, 1999. – 376 с.

[3] Географический статистический словарь Амурской и Приморской областей / под ред А. Кириллова. – Благовещенск: О.Д. Мокиц, 1894. – С. 335.

[4] Народное хозяйство СССР за 70 лет : юбилейный статистический ежегодник. – М.: Финансы и статистика, 1987. – 765 с.

ной ареально-линейной модели развития узловых элементов территориальной структуры на территории юга Дальнего Востока России к началу XXI в. в условиях реализации политики обеспечения национальной безопасности стал военный фактор.

Теоретическая значимость исследования состоит в том, что концептуальные обобщения позволяют наиболее полно понять и уяснить сущностные особенности становления и развития территориальной структуры юга Дальнего Востока России. Научная значимость определяется анализом политических процессов, а также государственной политики в отношении данного региона. Именно они во многом предопределили размещение и эволюционный рост элементов территориальной структуры. Проанализированная и обобщенная автором политическая практика российского государства позволила выделить три модели формирования каркасной конструкции: линейную, ареально-узловую и линейно-узловую, которые видоизменялись под воздействием политических и модернизационных процессов. Их структурооорганизующее и структурообразующее начало указывает на сложность и незавершенность процесса становления и развития элементов опорного каркаса. В монографии доказано, что к началу XXI в. была сформирована ареально-линейная полицентрическая каркасная конструкция регионального развития узловых и линейных элементов территориальной структуры юга Дальнего Востока России.

Материалы монографии могут быть использованы в практической деятельности административно-управленческих структур современной России, а также политологами, занимающимися проблематикой Дальневосточного региона России, учеными-практиками и молодыми исследователями. Положения и выводы могут быть употреблены в вузовской системе образования при подготовке политологов, государственных служащих, менеджеров и т.д. Кроме того, материалы могут быть полезны при разработке и чтении лекций, проведении семинарских занятий в процессе преподавания дисциплины «Политология», «Сравнительная политология», «Политическая конфликтология» и «Регионалистика» в вузах Приморского края.

Глава 1. ПОЛИТИЧЕСКИЙ ДИСКУРС В ТЕОРИИ СТАНОВЛЕНИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ СТРУКТУР ГОСУДАРСТВА

1.1. Современные подходы в исследованиях теории становления и строительства территориальных структур

Корреляционное исследование политической практики территориального структурирования представляет для нас наибольший интерес, поскольку дает возможность проследить во временной пространственной динамике влияние политических и модернизационных процессов на размещение и комбинацию населенных пунктов, транспортных путей, отраслей промышленности по региону. Однако, чтобы лучше понять характер их сочетания и формирования опорного каркаса в пределах определенной территории, необходимо кратко охарактеризовать политические идеи строительства системы.

Современные подходы к исследованию политической теории становления и развития территориальной структуры опираются на разработанные концепции, которые поддерживают такие научные школы, как отраслево-статистическая школа В.Э. Дэна; социально-экономическая – Н.Н. Баранского и экономико-географическая школа П.Я. Бакланова.

Создателем отраслево-статистической школы по праву считается отечественный ученый В.Э. Дэн[1]. В ее рамках сам ученый и его последователи (Г.А. Мебуса, В.В. Покшишевский, Н.Н. Колосовский[2]) при исследовании отраслей экономики и их размещения по территории пространственных систем широко применяли статистическую информацию. Изначально источником сообщений служили земские статистические документы. С переменой государственной власти и приобретением некоторыми отраслями статуса ведомственных, отражающих административную подчиненность предприятий, область исследований школы изменилась. На первый план вышло изучение реальных цепочек производств – энергопроизводственные циклы. Такая тенденция изысканий получила дальнейшее развитие в научных трудах В.В. Покшишевского, Ф.В. Дьяконова, А.С. Хоментовского[3].

[1] Фаибусович Э.Л. Борьба районного и отраслево-статистического направлений в отечественной экономической географии [Электронный ресурс] // Университет экономики и финансов. URL: http://www.unilib.neva.ru/rus/lib.old/g_names/dsymp_3.html / (дата обращения 14.03.2010).

[2] Колосовский Н. Н. Основные положения нового экономического районирования СССР // Вопросы географии. – 1968. – № 76. – С. 5–18.

[3] Дьяконов Ф.В., Покшишевский В.В., Хоментовский А.С. Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика. – М.: Мысль, 1966. – 493 с.; Дьяконов Ф.В. Формирование народнохозяйственного комплекса Дальнего Востока. – М.: Наука, 1990. – 94 с.

Основателем социально-экономической школы по праву считается Н.Н. Баранский[1]. По своим теоритическим и фундаментальным исследованиям она не сильно отличалась от школы В.Э. Дэна. Сам ученый и его последователи (И.М. Маергойз, Ю.Г. Саушкин, Г.М. Лаппо) считали наиболее приоритетным основанием для изучения науки не экономическую географию, а географическую, причем физическую. Объектом ее исследования выступали территориально-пространственные системы: районы, края, области. Такая тенденция исследований получила дальнейшее продолжение в работах А.Г. Гранберга[2], Б.С. Харева[3], Б.Б. Родомана[4], М.Т. Романова[5].

Представители экономико-географической школы, основателем которой является П.Я. Бакланов[6], опираясь на предыдущие исследования школ о территориальной структуре, разрабатывали новые парадигмальные взгляды и теории. Они интересны тем, что раскрывали особенности формирования территориальных систем размещения объектов хозяйства, производства на Дальнем Востоке России. В рамках данных научных школ были разработаны основные походы к проблеме исследования теории становления и развития территориальной структуры. Изучение концепций, раскрывающих особенности размещения и развития элементов системы, способствовало выявлению трех парадигмальных направлений: экономико-географическое (середина XX века); политико-географическое и геополитическое (конец XX века); политологическое (начало XXI века). Последнее возникло сравнительно недавно, когда в работах ученых начала прослеживаться связь в исследовании территориальной структуры или ее отдельно взятых элементов с позиции политики. Ей отводилось превалирующее положение в вопросах оформления внутреннего содержания и экономического развития любой территории согласно геополитическим реалиям.

Первое концептуальное направление о территориальной структуре сформировалось в рамках экономической и социальной географии и носило эволюционный характер. Такое развитие объяснялось возникновением огромного количества работ по данной тематике. Предшественником этого направления стал В.Э. Дэн, его заслуга состоит в признании экономической географии экономической наукой и в становлении отраслево-статистической школы[7]. Им был введен страновой уровень изучения отраслей экономики и их размещения в пределах

---

[1] Баранский Н.Н. Географический принцип в организации географического изучения территории // Вопросы географии. – 1950. – Сб. 23. – С. 19–57.

[2] Гранберг А.Г. Оптимизация территориальных пропорций народного хозяйства. – М.: Экономика, 1973. – 248 с.

[3] Хорев Б.С. Территориальная организация общества. – М.: Мысль, 1981. – 320 с.

[4] Родоман Б.Б. Территориальные ареалы и сети. Очерки территориальной географии. – Смоленск : Ойкумена. 1999. – С. 12–31.

[5] Романов М.Т. Территориальное устройство хозяйства и населения на российском Дальнем Востоке. – Владивосток: Дальнаука, 2004. – С. 119–130; Алаев Э.Б. Социально-экономическая география: понятийно-терминологический словарь. – М.: Мысль, 1983. – С. 205

[6] Бакланов П.Я. Приморский край в системе межрегиональных и геополитических отношений // Географические исследования на Дальнем Востоке / отв. ред. П.Я. Бакланов, Л.Д. Филатова. – Владивосток: Дальнаука, 1997. – С. 58–93.

[7] Фаибусович Э. Л. Борьба районного и отраслево-статистического направлений в отечественной экономической географии [Электронный ресурс] // Университет экономики и финансов. URL: http://www.unilib.neva.ru/rus/lib.old/g_names/dsymp_3.html / (дата обращения 14.03.2010).

пространственных систем – районов, краев, областей[1]. При исследовании состава и групп отраслей производственной и непроизводственной сферы применяли обоснованный В.Э. Дэном отраслевой подход[2]. Его использование в рамках отраслево-статистической школы позволило создать представление об отраслевой системе территориальной структуры, выделить отрасли производства, их развитие и размещение по территории страны, а также раскрыть внутренние вертикальные и горизонтальные производственные связи. Труды В.Э. Дэна стали фундаментальной основой для последователей, изучающих отраслевую структуру.

На смену отраслевому подходу к изучению основ территориальной структуры страны пришла социально-экономическая школа (районная школа), основоположником которой по праву считается Н.Н. Баранский[3]. В рамках районной парадигмы сложилась теория экономических районов, включающая представление о формировании и дифференциации районов, об их системе и межрайонных связях, о районных территориальных комплексах, о типологии районов и об их иерархии. Использование данного парадигмального подхода, по мнению Н.Н. Баранского, позволяет рассматривать район как «производственный комплекс с определенной специализацией в общегосударственном масштабе и видеть в нем не только объект экономико-географического изучения, но и единицу восстановления и реконструкции экономики»[4]. Такое понимание территориальной структурированности дает возможность рассмотреть формирование и развитие территориальных систем с позиции отдельно взятого территориального образования – региона, района, что значительно конкретизирует и повышает уровень исследований процессов становления и развития территориальной структуры.

Дальнейшее изучение территориальной структуры, в границах уже действующей социально-экономической школы, способствовало появлению теории территориально-производственных комплексов и концепции экономического районирования, которые достаточно четко были раскрыты в трудах Н.Н. Колосовского[5]. В основе теории производственных комплексов лежит территориальное разделение труда, комбинирование взаимообусловленных сельскохозяйственных и промышленных производств. По мнению М.Т. Романова, комплексное сочетание «других элементов города и сельской местности, которые в совокупности составляют территориальные структуры межотраслевой интеграции»[6]. Под ними (производственными комплексами) понимаются сформированные на определенной территории структурные сочетания взаимосвязанных промышленных и сельскохозяйственных предприятий, объединенных производственной инфраструктурой. Концепция экономического районирования, это, в сущности, система территориальной дифференциации страны на экономические районы по

---

[1] Дэн В.Э. Экономическая география. – М., 1924. – С. 217–367.

[2] Там же. – С. 217–367.

[3] Баранский Н.Н. Географический принцип в организации географического изучения территории // Вопросы географии. – 1950. – Сб. 23. – С. 19–57.

[4] Баранский Н.Н. Тезисы по экономической географии // Вопросы преподавания экономических дисциплин. – М.; Л., 1927. – С. 112.

[5] Колосовский Н.Н. Теория экономического районирования. – М.: Мысль, 1969. – 336 с.

[6] Романов М.Т. Территориальное устройство хозяйства и населения на российском Дальнем Востоке. – Владивосток: Дальнаука, 2004. – С. 119–130; Алаев Э.Б. Социально-экономическая география: понятийно-терминологический словарь. – М. : Мысль, 1983. – С. 205.

производственным признакам. При этом, по мнению Б.Б. Родомана[1], данные районы тем или иным способом связаны между собой, хотя имеют гетерогенную внутреннюю структуру. Рассмотрение выделенных Н.Н. Колосовским на основе комплексного подхода теорий производственных комплексов и концепции районирования при исследовании особенностей развития территориальных структур позволило составить целостное представление о производственной системе в границах определенного экономического района.

В конце 1960-х – начале 1970-х годов в период внедрения в экономическую и социальную географии исследований системно-функциональной методологии появилось понятие «территориальная структура»[2]. Ее распространение в научных кругах со временем превратилось в глубоко разработанную концепцию. В ее становлении наиболее активное участие приняли И.М. Маергойз[3], Ю.Г. Саушкин[4], П.М. Алампиев[5], Г.М. Лаппо[6].

Особенно значительный вклад в развитие концепции внес И.М. Маергойз[7]. Им были заложены основы географического изучения территориальной структуры и изложено обобщенное представление о ней с позиции отдельных стран и их районов. Дальнейшим развитием представлений о территориальной структуре стало появление теории территориальных социально-экономических систем, в рамках которой на новый уровень осмысления были выдвинуты суждения о хозяйстве и его роли в развитии и укрупнении структурообразующих и структурорганизующих элементов территориальной структуры. Именно она (территориальная структура) как жесткая связь элементов в пространстве отражает суть любой социально-экономической системы и составляет ее основу. Такой сложившийся в социально-экономической школе концептуальный взгляд на внутреннее структурирование территориальной структуры привел к активному использованию системно-функционального подхода в исследовании процессов становления и развития элементов территориальной структуры в контексте различных наук.

В конце 1960-х годов в рамках социально-экономической школы сформировались новые парадигмальные подходы в изучении основ территориальной структуры – конструктивный и прогнозный. Они широко стали использоваться в последние десятилетия наравне с системно-функциональным методом. Особен-

---

[1] Родоман Б.Б. Территориальные ареалы и сети. Очерки территориальной географии. – Смоленск: Ойкумена, 1999. – С. 12–31.

[2] Глушко А.А., Рябинина Л.И. Территориальная структура хозяйства стран АТР [Электронный ресурс]. URL : http://economuch.com/zarubejnyih-stran-hozyaystvo/territorialnaya-struktura-hozyaystva.html / (дата обращения 20.01.2012).

[3] Маергойз И.М. Территориальная структура хозяйства. – Новосибирск: Наука, – 1986. – С. 25, 99.

[4] Саушкин Ю.Г. История и методология географической науки. – М.: Изд. Моск. гос. ун-та, 1976. – 423 с.

[5] Алампиев П.М. Экономическое районирование СССР. – М. : Экономиздат, 1963. – Кн. 2. – 248 с.

[6] Лаппо Г.М. География городов. – М.: Владос, 1997. – 479 с.; Лаппо Г.М. Концепция опорного каркаса территориальной структуры народного хозяйства: развитие, теоретическое и практическое значение // Известия АН СССР. Сер. География. – 1983. – № 5. – С. 16–28.

[7] Маергойз И.М. Территориальная структура хозяйства. – Новосибирск: Наука, – 1986. – С. 25, 99; Географическое учение о городах. – М.: Наука, 1987. – С. 69–77.

но важным подходом в изучении территориальной структуры и ее элементов является конструктивный, основоположником которого считается И.П. Герасимов[1]. Его значимость определяется возможностью осуществлять проектирование территориальных систем, основой является оптимизация территориальной организации общества и комплексный анализ территориальной структуры региона, района, города, его части, промышленного узла, ресурсной зоны. Такое конструктивное исследование территориальных систем позволяет производить районную планировку, делать долгосрочные прогнозы политического развития и оптимально организовывать размещение объектов промышленной, хозяйственной и социальной деятельности в пределах территориальных образований.

Чаще всего применение данного концептуального подхода в исследовании территориальной структурированности осуществляется параллельно с использованием прогнозного подхода. В рамках данного подхода осуществлялась разработка прогнозов в области исследования территориальных систем, что способствовало зарождению теории планирования социально-экономических процессов, которые были отражены в пятилетних планах развития народного хозяйства. Такая форма централизованного управления территориальным структурообразованием обеспечивала повсеместное использование прогнозирования на основе системного анализа, что привело к формированию огромной концептуальной базы в этой сфере. Широкое использование разработанных парадигмальных основ планирования территориальных систем позволяет раскрыть особенности рационального и оптимального территориального структурообразования и дать полное представление о становлении и развитии элементов территориальной структуры: росте населения и его расселении; промышленном и хозяйственном освоении территории; развитии городов, сел; территориальной организации транспортных линий.

В социально-экономико-географических исследованиях, наравне с прогнозными и конструктивными парадигмами, широко применялся и типологический подход, который был направлен на систематизацию территориальной структуры на основе общих признаков. Типологизация и группировка территориальных систем по определенным типам дает возможность использовать модели и конструкции, выявить тенденции перспективного развития, которые будут учитываться в прогнозных исследованиях. Использование концептуальных основ типологического подхода при исследовании территориальной структуры позволяет выявить на основе каких-либо признаков важные качественные характеристики системы и, в зависимости от их сочетания, выделить элементы территориальной структуры и раскрыть их внутренние структурооорганизующие и структурообразующие связи. При этом территориальные сочетания системы, по мнению А.Г. Гранберга[2], Ю.Н. Гладкого[3] и А.И. Чистобаева[4], отражают основные параметры развития элементов – это степень хозяйственной освоенности территории района; территориальная концентрация производства и населения; локализация производства и отдельных видов, наличие транспортных линий, анализ

[1] Герасимов И.П. Советская конструктивная география. – М.: Наука, 1976. – 208 с.

[2] Гранберг А.Г. Оптимизация территориальных пропорций народного хозяйства. – М.: Экономика, 1973. – 248 с.

[3] Гладкий Ю.Н. Политическая и экономическая дифференциация мира. – СПб.: Образование, 1995. – С. 64–100.

[4] Там же. – С. 115–121.

которых позволяет выявить основные функциональные особенности элементов территориальной структуры и на этой основе выстроить иерархическую структуру их развития и взаимосвязи (прил. 2).

Большие возможности в изучении территориальной структуры приобрела теория опорного каркаса. Впервые представления о экономико-политико-географических каркасах (каркасная конструкция) дал Н.Н. Баранский[1]. В дальнейшем, развивая данную теорию, Ю.Г. Саушкин подчеркивал важность научного исследования и анализа опорных каркасов для создания парадигмальных подходов и теорий в изучении основополагающих проблем становления и развития территориальной структуры в контексте различных дисциплин. Так, опорные каркасы, становясь объектами экономического, социального, географического и политологического исследования, развивались во времени как системы, элементы которых, по мнению Ю.Г. Саушкина, при нарушении принципа целостности могли привести к серьезным последствиям для всей территориальной структуры[2]. Дальнейшее формирование концептуальных представлений о экономико-политико-географических опорных каркасах внес Г.М. Лаппо[3], им с позиции системного подхода было дано полное представление о формировании каркасной конструкции и особой роли линейных элементов территориальной структуры в ней. Использование парадигмальных основ теории опорного каркаса в исследовании территориальной структурированности позволяет раскрыть целостное представление о формировании каркасной конструкции и выявить на этой основе взаимозависимые и взаимодополняющие связи элементов территориальной структуры как единой системы (прил. 5, 6).

Исследования первого направления формирования концептуальных основ становления и развития территориальной структуры в рамках социально-экономической школы позволило раскрыть понятие о территориальной системе. Такое понимание территориальной структурированности, созданное на базе социально-экономической школы, характеризуется концептуальными и методологическими принципами, которые легли в основу научных исследований по проблематике становления и развития территориальной структуры, и считается фундаментальным. Разработанные теоретические взгляды позволили вычленить основы структуры и применить их к анализу территориальной структуры юга Дальнего Востока России.

Второе направление концептуальных представлений о политической теории становления и развития территориальной структуры начало складываться в конце XX века. В основу его формирования легли парадигмальные исследования территориальной структурированности в контексте политической географии и геополитики. Исследования в сфере данных наук затрагивают в силу тесного взаимодействия аспектов политики и географии, географии с геополитикой проблемы территориального структурирования на мировом уровне. Проведение таких изысканий направлено на раскрытие политических и геополитических факторов воздействия на географию размещения объектов в пространстве. На этой основе сформировалось огромное количество концептуальных теорий. Их авто-

[1] Баранский Н.Н. География и хозяйство. – М.: Наука, 1958. – С. 3.

[2] Саушкин Ю.Г. История и методология географической науки. – М.: Изд-во Моск. гос. ун-та, 1976. – 423 с.

[3] Лаппо Г.М. Территориальная структура России в начале XXI века [Электронный ресурс] URL: www//geo.1september/ru/2002/33/4.htm/. – (дата обращения 13.08.2009).

ры в границах своей предметной области рассматривали закономерности в становлении и развитии территориальной структуры. Здесь необходимо отметить теорию концентрических кругов, обоснованную И. Тюненом[1] в XIX веке. Им на основе анализа параметров развития узловых элементов выделялись зоны специализации экономики, которые имели вид концентрических кругов (промышленные и сельскохозяйственные зоны). Данную теорию в начале XX в. Эрнест Бургесс[2] использовал для описания городской структуры, где им выделено ядро, концентрирующее все объекты узловой системы и государственные органы власти.

В середине XX века была сформулирована теория поляризованного развития[3]. Она предполагала наличие неких полисов роста, концентрирующих в себе все виды экономической деятельности по распространению технических инноваций, изменяющих территориальную структуру. В сущности, теория поляризованного развития, по мнению И.Д. Саначева, «описывает ситуацию возможности установления экономической формы геополитического контроля над географическим пространством, где полисы роста выступают в виде ключевых геостратегических точек»[4].

К теориям концентрического типа принадлежит сформированная Х. Маккиндером[5] в начале XX века геополитическая концепция. Ее определяющим фактором влияния на внутреннюю и внешнюю политику государства стало географическое положение[6]. Именно данному положению придавалось огромное значение при осуществлении процесса оформления внутреннего пространства государства посредством становления и развития элементов территориальной структуры. Выделенные им обширные территориальные образования – хартленд, осевой район, страны внешнего полумесяца и зоны внутреннего океана – имели вид концентрических кругов, чем ближе к центру (хартлед), тем выше степень мирового господства. Если учесть тот факт, что хартленд – Евразия, а его обширные пространства, покрытые сетью магистралей, по выражению И.Д. Саначева, являются осевым регионом мировой политики[7].

Данная парадигмальная теория концентрического типа в геополитике получила название модель мира[8]. Использование ее основ при исследовании территориальной структурированности позволяет проанализировать особенности экономико-географического и геополитического положения того или иного региона и на этой основе осуществить размещение выгодных в военно-стратегическом, политико-экономическом отношении территориальных систем на его территории. За неимением территориальных условий выгодного положения рассматривается характерная для большинства стран возможность использования эконо-

---

[1] Тюнен Й. Теория размещения [Электронный ресурс]. URL: http://www.grandars.ru/shkola/geografiya/teoriya-tyunena.html/. – (дата обращения 24.04. 2011).

[2] Смелзер Н. Социология. – М.: Феникс, 1998. – 688 с.

[3] Грицай О.В., Иоффе Г.В., Трейвиш А.И. Центр и периферия в региональном развитии. – М., 1991. – С. 12–13.

[4] Саначев И.Д., Шинковский М.Ю., Бурлаков В.А., Прохоров В.И. Военно-морская мощь как фактор геополитики в Азиатско-Тихоокеанском регионе: монография. – Владивосток: ДВГТУ, 2006. – С. 44.

[5] Маккиндер Х.Дж. Геополитический стержень истории // Элементы. – 1996. – № 7. – С. 26–31.

[6] Маккиндер Х.Дж. Географическая ось истории // Полис. – 1995. – №4. – С. 162–164.

[7] Саначев И.Д. Указ. соч. – С. 49.

[8] Маккиндер Х.Дж. Указ. соч. – С. 162–169.

мической экспансии мирного характера. Ее сущность сводится как к формированию на территории других стран узловых и линейных элементов территориальной структуры, так и введению инвестиционной, информационной политики.

Теория пространственной территориальной организации позволяет также выделить экономические районы, политические центры и в полной мере представить мировую картину взаимозависимости отношений государств по распределению господствующего влияния на мировом пространстве и уже на этой основе выявить узловые районы[1] наибольшей концентрации геополитического влияния.

В рамках географического государствоведения при исследовании политической теории становления и развития территориальной структуры широко применялся районный подход, который рассматривал особенности формирования исторической и политико-географической структуры государства вокруг исторического ядра. В этом отношении ядро выступало структурообразующим и структурноорганизующим компонентом, аккумулирующим в себе социальную, политико-экономическую информацию о прилегающих районах, что в дальнейшем способствовало формированию центральных мегаядер. Их взаимодействие с прилегающими районами в результате интенсивного обмена между ними грузопассажирского, информационного потока создавало достаточно устойчивую, разветвленную каркасную конструкцию. Использование концептуальных основ районной парадигмы позволяет выявить на территории государства старопромышленные экономические районы территориального структурообразования, наделенные политико-экономическими функциями и концентрирующие в себе основную информацию о прилегающих районах. Их анализ помогает раскрыть распределение центров политико-экономического влияния и увидеть гетерогенную и иерархически сложную структуру размещения элементов территориальной структуры.

Такое концептуальное представление районной парадигмы дало основу для формирования теории центральных мест, ее основоположником по праву считается А. Леш[2]. В рамках данной теории рассматривался закон пространственного размещения узловых элементов территориальной структуры вокруг более крупного центрального места. Чаще всего в качестве центра выступают города, наделенные различными административными, политическими, экономико-социальными правами. Такая конструкция территориального структурирования изображалась в виде гексагональной решетки, в узлах которой сформировались политико-экономические центры. Парадигмальные основы теории центральных мест при исследовании политической практики территориальной структуры позволяют выделить важные узловые элементы. Их способность аккумулировать в себе информацию о прилегающих районах наделяет их функцией управления.

Важная роль в формировании концептуальных представлений о территориальной структуре и каркасной конструкции в контексте политической географии и геополитики имеет теория отношений «центр-периферия», обоснованная Дж. Фридманом[3]. Ее парадигмальные основы направлены на изучение территориальной организации с позиции района и города, города и села, центральной части города и его периферии. Такое исследование территориальной структуриро-

[1] Родоман Б.Б. Территориальные ареалы и сети. Очерки территориальной географии. – Смоленск: Ойкумена, 1999. – С. 108.

[2] Леш А.Г. География размещения хозяйства. – М.: ИПЛ, 1959. – 455 с.

[3] Фридман Дж. 100 лет прогноз событий на XXI века. – М.: Наука, 2010. – 336 с.

ванности позволяет выстроить гетерогенную разобщенность в размещении элементов территориальной структуры, которая напоминает концентрическую теорию Й. Тюнена. Согласно данной теории в центре располагаются высокопроизводительные экономические отрасли, политические институты, субъекты управления и основные узлы транспортных линий, а дальше к периферии наблюдается гетерогенность. Такая концептуальная парадигма разобщенной территориально структурной организации, сложившаяся в рамках политического и геополитического направления, способствовала развитию в этой сфере научных исследований, рассматривающих пути совершенствования и улучшения данного процесса.

Так, в изучении принятия управленческих решений по совершенствованию территориальной организации страны, региона, района, города, села важную роль сыграл геополитический подход, его основоположниками считают Ф. Ратцеля[1] и Р. Челлена[2]. Применение данного подхода дает возможность объективно оценить роль и место стран, регионов в системе мирового политического пространства, отношения центра и периферии, политическую ситуацию в городах и селах, странах и регионов в начале XXI в. Геополитический подход востребован в связи с обострением противостояния цивилизационных систем, появлением новых центров мировой экономики, формированием многополярной системы мировых властных структур.

Особое значение в исследовании политической теории становления и развития территориальной структуры приобрел системный подход, обоснованный Т. Парсонсом[3]. Его значимость определяется возможностью осуществлять политический анализ целостности территориальной системы с позиции воздействия на нее различных политических, социально-экономических модернизационных процессов. В этом отношении в данной территориальной структурированности каждый элемент имеет определенное значение и выполняет специфические функции, направленные, прежде всего, на сохранение целостности системы и ее функционирования.

Впервые концептуальные основы системного подхода в исследовании политических процессов и их влияние на территориальную структурированность применил В.Г. Шведов[4]. Автор на фоне взаимосвязи системы с политическим развитием различных социумов в определенных частях района дает представление о внутренней структурированности исторических политико-географических районов. В их составе им были определены элементы общего и специфического ряда, т.е. построение линейно (узловой) ядерной каркасной конструкции. На основе этого В.Г. Шведовым был выделен Амурский историко-политический район, на примере которого автор проследил весь процесс развертывания политической практики формирования территориальной структуры на протяжении трех тысячелетий. Исследователь внес огромный научный вклад в разработку представлений о территориальном структурировании на Дальнем Востоке.

---

[1] Колосов В.А., Мироненко Н.С. Геополитика и политическая география. – М.: Аспект Процесс, 2001. – С. 36–40.

[2] Челлен Р. О политической науке, ее соотношении с другими отраслями знаний и об изучении политического пространства // Полис. – 2005. – № 2. – С. 115–126.

[3] Парсонс Т. Система современных обществ / пер. с англ. Л.А. Седова и А.Д. Ковалева; под ред. М.С. Ковалевой. – М.: Аспект Пресс, 1998. – 270 с.

[4] Шведов В.Г. Теоретические основы исторической политической географии: дис. …д-ра географ. наук. – Иркутск, 2004. – 319 с.

Важным в исследовании районных политических особенностей развития территориальной структуры Дальнего Востока является региональный (географический) подход, его основоположником считается П.Я. Бакланов[1]. Им, в рамках данного направления, была разработана оригинальная теория пространственных систем производства. Она характеризует влияние политики государства, политических процессов на размещение объектов промышленности по территории. На основе ее концептуальных идей были определены: эффективные варианты регионального политического развития с учетом геополитических интересов России на Азиатско-Тихоокеанском регионе; иерархические структуры, механизмы развития и свойства производства.

На Дальнем Востоке России создана научная экономико-географическая школа. Ее основателем считается П.Я. Бакланов. В рамках школы осуществляется исследовательская деятельность по нескольким направлениям, где значимыми для нас являются: территориальная организация; рациональное природопользование в регионах на основе комплексной оценки территориальных сочетаний природных ресурсов суши и акватории. Их изучение дало возможность оценить влияние политических и модернизационных процессов на нерациональность в размещении узловых и линейных элементов системы по территории. На этом фоне выделить особенности развития структурных компонентов опорного каркаса, это единая взаимозависимая связь населенных пунктов и транспортных путей. Их становление, усовершенствование и использование указывало на исторический аспект влияния политической практики России с сер. XIX – нач. XXI века, которая изменила территориальное строение юга Дальневосточного региона.

Наиболее эффективным подходом в исследовании политической практики территориальной структуры и ее элементов, на основе анализа их параметрических данных, по мнению Г.Ю. Саушкина, является исторический (историко-географический). Использование данной концептуальной парадигмы дало полное представление о развертывании политических и модернизационных процессов с середины XIX в. и до начала XXI в. Их деятельность на протяжении выделяемого периода отразилась на системных изменениях опорного каркаса. Это дало представление об особенностях территориального структурирования в прошлом и выявлении его связей в настоящем. В рамках исторического подхода, такие ученые, как П.Я. Бакланов, В.Г. Шведов, Н.Н. Баранский, И.М. Маергойз, С.Г. Саушкин осуществляли исследование политического устройства, политической деятельности государства и его регулирование, а также взаимосвязи политической жизни общества и территориального структурирования в спотиально-темпоральном континууме. Парадигмальные основы исторического подхода обладают огромным арсеналом развитых теорий и методологией. Они в исследовании проблематики становления и развития территориальных структур занимают центральное положение в системе политико-экономических и геополитических наук. Накопленная годами огромная теоритическая база концептуальных политических идей является политологическим фундаментом для создания представлений о влиянии политической практики российского государства на систему в прошлом. Ее анализ позволяет прогнозировать возможные варианты развития опорного каркаса под воздействием политических и модернизацион-

[1] Бакланов П.Я. Приморский край в системе межрегиональных и геополитических отношений // Географические исследования на Дальнем Востоке / отв. ред. П.Я. Бакланов, Л.Д. Филатова. – Владивосток: Дальнаука, 1997. – С. 58–93.

ных процессов. Поэтому исследование политических теорий и обращение к ним является обязательным для понимания нюансов влияния политической сферы на различные стороны общественной жизни. Не зная основ прошлого, мы не можем анализировать и прогнозировать будущее.

Исследование второго направления формирования концептуальных основ показывает связь в развертывании политических и геополитических процессов и развитии территориальной структурированности. Комплексное ее исследование помогло сформировать целостное представление о геополитическом территориальном структурировании на конкретном географическом пространстве, имеющим политическую значимость. Именно она во многом определила гетерогенную разобщенность в размещении элементов территориальной структуры по территории. Такое понимание основ пространственного территориального структурирования, созданного на базе исследований политической географии и геополитики, характеризуется концептуальными и методологическими принципами, которые положены в основу научных изысканий по проблематике данного исследования.

Третье направление концептуальных представлений о политологических теориях сложилось в начала XXI века. Активное политическое воздействие на строительство линейных элементов территориальной структуры способствовало коренным системным изменениям. Они проявились в модификации модели развития опорного каркаса. В это время появляются труды, предметом исследования которых стали политические процессы. Данные парадигмальные исследования территориальной структурированности в политической науке легли в основу формирования третьего направления. Наиболее существенный вклад в ее развитие внесли изыскания, сделанные на основе использования комплексного подхода. В его рамках ученые выделили основные политические факторы, условия, оказывающие влияние на процесс территориальной структурированности. Степень их воздействия определялась политической ценностью, политическим интересом, политическим отношением и политической значимостью региона (территории) для страны.

Применение данного концептуального подхода позволяет в комплексе использовать наработанную годами научную базу исследований по политическим и модернизационным процессам, территориальной структуре, сделанную в границах предмета изучения различных наук: геополитики, политологии, политической географии, истории. Такая система обеспечивает всестороннее рассмотрение парадигмальных основ политической практики территориального структурирования. Данное преимущество делает концептуальный подход достаточно распространенным. Его при исследовании политического процесса территориальных систем использовали: А.А. Тушков – анализ влияния политического процесса в конкретные исторические периоды на становление и реструктуризацию региональных структурообразований России[1]; В. Колосов и Р. Туровский – изучение пространственной территориальной организации Хартленд. В его качестве выступает Россия, где основополагающее значение приобретают политические процессы расширения территориальной структуры посредством строи-

[1] Тушков А.А., Павленко А.П. Морские геополитические тренды в эпоху «нового маринизма». Формирование и реализация национальной морской политики России в европейской «системе вооруженного мира»: монография. – Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 2010. – 260 с.

тельства и модернизации геостратегических транспортных линий и центров фокусов[1]. Парадигмальные основы комплексного подхода, занимая в системе – политических, геополитических, экономических наук центральное положение, обладают обширной методологической базой, что делает их фундаментальными и востребованными в научных изысканиях.

Дальнейшее исследование политических идей территориального структурирования осуществлялось с позиции политического подхода. Его применила В.С. Бурилова. Она на основе системного анализа политики жесткого государственного регулирования дала представление о территориальном структурировании отраслей промышленности[2], выделяя в их размещении зависимость от проведения государством административно-территориальных преобразований. М.Ю. Шинковский на основе политического и геополитического подходов исследовал узловые элементы территориальной структуры (политико-экономические, социальные центры) Приморья. Они, по его мнению, могут служить в качестве форточек в глобальный мир[3], определяя тем самым узловые звенья политического, экономико-социального, правового и культурного взаимодействия с приграничными странами юга Дальнего Востока России.

Изучение третьего направления формирования концептуальных основ позволило сделать вывод о том, что в развитии территориальной структурированности большое значение имеют политические процессы. Данное направление наиболее перспективное для раскрытия проблематики данного исследования, поскольку позволяет установить зависимости между развертыванием политической практики и развитием территориальной структуры. Выявить существенные особенности в размещении элементов, наделенных политико-административными правами и экономическими функциями, способными обеспечивать тесное партнерское сотрудничество с мировым сообществом. Разработанные теоретические идеи территориального структурирования, созданные на базе политологии, характеризуются концептуальными и методологическими принципами, которые положены в основу научных исследований политических теорий становления и развития территориальной структуры.

Среди анализируемых автором концептуальных направлений большое значение в раскрытии предметной области исследования политической теории строительства территориальных структур принадлежит политическому. В его рамках на основе применения системного комплексного анализа будет осуществляться исследование политических модернизационных процессов и политических условий развития узловых и линейных элементов по территории юга Дальнего Востока в пространственно-временной динамике.

---

[1] Колосов В., Туровский Р. Хартленд на краю мира. Геополитическое положение России на пороге XXI века: реалии и перспективы // Дружба народов. – 2001. – № 2. – С. 134.

[2] Бурилова В.С. История формирования территориально–промышленных структур Приморского края в середине XIX – в начале XX века / отв. ред. Л.М. Галлямова. – Владивосток: Дальнаука, 2003. – 128 с.

[3] Шинковский М.Ю. Панорама политической науки России: Дальний Восток. Трансграничное сотрудничество как рычаг развития российского Дальнего Востока // Полис. – 2004. – № 5. – С. 62–70.

Проблемы формирования территориальной структуры как неотъемлемой части политической деятельности государства, политических и модернизационных процессов требуют разрешения. В этой связи данная монография является попыткой дополнить теоретические изыскания в вопросах взаимосвязи политической практики и территориальной структуризации.

1.2. Теория строительства и развития территориальных структур как объекта научного анализа

В исследовании теории строительства и развития территориальных структур фундаментальной категорией является система. Концептуальное понимание системы как целой неделимой части, состоящей из структурообразующих и структурообразующих, взаимодополняющих и взаимозависимых элементов, каждый из которых имеет определенное значение и наделен особым набором функций, отличающих их друг от друга, но и дополняющих, составляет основу любого научного исследования по проблематике становления и развития территориальных структур. Такая сложная территориальная организация, с жесткими связями и специфическими функциями направлена на сохранение целостности системы и ее функционирование. Соблюдение принципа «целостности»[1] является обязательным условием развития территориальных систем. Его нарушение, по мнению Г.Ю. Саушкина, может привести к серьезным, а порой даже необратимым последствиям для всей территориальной структуры.

В этой связи многие исследователи, среди них Н.Н. Баранский[2], И.М. Маергойз[3], Г.М. Лаппо[4], П.Я. Бакланов[5], особую роль отводили изучению внутренних функций элементов системы, используя для этого различные парадигмальные подходы. Результаты их исследований легли в основу создания теории строительства и развития территориальных структур. Так, территориальное структурирование, являясь объектом научного анализа, развивалось во времени как система. Ее элементы для удобства дальнейших аналитических построений были разделены нами на группы, отличающиеся друг от друга своими основными типологическими признаками, – компактность, протяженность, пространственность. Результатом такой типологизации стало образование трех типов элементов территориальной структуры: узловые, линейные и ареальные. Структурированная, функциональная неоднородность элементов способствовала выделению в их составе подтипов, имеющих разный уровень экономического развития (рис. 1.1).

---

[1] Саушкин Ю.Г. Что такое экономико-географическое открытие? // Экономическая и социальная география на пороге XXI века. – Смоленск: СГУ, 1997. – С. 134–51.

[2] Баранский Н.Н. Об экономико-географическом изучении городов // Экономическая география. Экономическая картография. – М.: Географгиз, 1956. – С. 164, 168.

[3] Маергойз И.М. Географическое учение о городах. – М.: Наука, 1987. – С. 82–99.

[4] Лаппо Г.М. Концепция опорного каркаса территориальной структуры народного хозяйства: развитие, теоретическое и практическое значение // Известия АН СССР. Сер. География. – 1983. – № 5. – С. 16–28.

[5] Бакланов П.Я. Контактные географические структуры и их функции в Северо-Восточной Азии // Известия РАН. Серия географическая. – 2000. – №1. – С. 31–39.

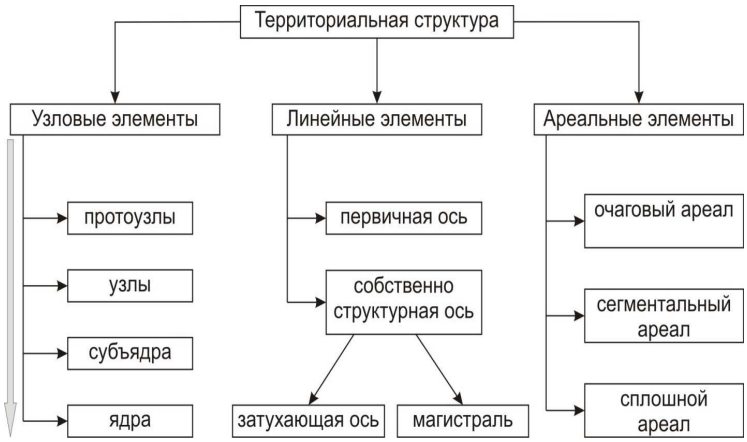


Рис. 1.1. Схема территориальной структуры[1]

Именно эти типы элементов территориальной структуры и их подтипы, выделенные когда-то из многообразия территориальных систем такими учеными, как И.М. Маергойза[2], Г.М. Лаппо[3], П.Я. Бакланов[4], В.Г. Шведов[5] являются ключевыми категориями проблематики исследовании становления и развития территориальных структур юга Дальнего Востока России.

На рисунке 1.1 представлены типы элементов территориальной структуры и их подтипы, которые в совокупности составляют сущность территориальной структуры и являются ее неотъемлемой частью. При этом наибольший интерес представляет структурированная категория – узловые элементы территориальной структуры[6]. Они представляют собой компактные территориальные образования, занимающие относительно небольшую по размерам площадь. Связь с их окружающим пространством функциональна, т.к. определяется через реализацию структурообразующих функций. Именно поэтому в узловых элементах в

[1] Схема территориальной структуры систематизирована автором на основе работ И.М. Маергойза, Г.М. Лаппо, П.Я. Бакланова, В.Г. Шведова (Маергойз И.М. Территориальная структура хозяйства. – Новосибирск: Наука, 1986. – С. 25, 99; Лаппо Г.М. География городов. – М.: Владос, 1997. – 479 с.; Бакланов П.Я. Линейно-узловые структуры промышленности как опорный каркас территориально-хозяйственных структур // Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока / отв. ред. П.Я. Бакланов, В.Н. Бугроменко. – Владивосток: Изд-во ДВНЦ СССР, 1982. – С. 16–32; Шведов В.Г. Историческая политическая география: обзор становления, теоретические основы, практика. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – С. 93).

[2] Маергойз И.М. Территориальная структура хозяйства. – Новосибирск: Наука, 1986. – 295 с.

[3] Лаппо Г.М. География городов. – М.: Владос, 1997. – 479 с.

[4] Бакланов П.Я. Линейно-узловые структуры промышленности как опорный каркас территориально-хозяйственных структур // Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока / отв. ред. П.Я. Бакланов, В.Н. Бугроменко. – Владивосток: Изд-во ДВНЦ СССР, 1982. – С. 16–32.

[5] Шведов В.Г Теоретические основы исторической политической географии: дис. … д-ра географ. наук. – Иркутск, 2004. – 319 с.

[6] Узловой элемент как компактное образование на основе концентрации населения и промышленности был впервые определен И.М. Маергойзом, это одна из выделенных им подсистем территориальной структуры (Маергойз И.М. Территориальная структура хозяйства. – Новосибирск: Наука, 1986. – С. 25, 99).

небольшой степени концентрируется информация о прилегающей территории. На практике узловым элементам территориальной структуры соответствуют населенные пункты – компактные образования в виде городов, поселков городского типа, поселений, сел – они как нельзя лучше раскрывают сущность их узлового структурирования, а их функциональная, демографическая и экономическая градация объясняет разделение типа узлового элемента территориальной структуры на подтипы. Так, в зависимости от уровня развития выделяются следующие разновидности типа узлового элемента: протоузел, узел, субъядро, ядро и мегаядро[1].

Необходимо более подробно рассмотреть подтипы типа узлового элемента территориальной структуры в силу ряда причин: их использование обусловлено проблематикой настоящего исследования; под их прямым воздействием возникают и изменяются иные элементы территориальной структуры, модифицируется и трансформируется каркасная конструкция, оформляется периферия; они играют ведущую роль в формировании территориальной структуры, которая определяется следующими особенностями:

– структурообразующим началом[2], характеризующим процесс запуска механизма формирования территориальной структуры посредством возникновения подтипов типа узлового элемента;

– способностью принимать на себя свойства центра диффузии, призванного распространять на окружающее пространство потоки вещества, энергии, информации и через них передавать свои признаки остальной территории[3];

– структурооорганизующей ролью[4], определяющейся способностью «стягивать» вокруг себя сегменты территории, создавая при этом иерархичную, функциональную упорядоченность всех элементов пространства.

Представляется целесообразным дальнейшее рассмотрение подтипов типа узлового элемента территориальной структуры начать с протоузла, который стоит в самом низу эволюционного ряда узловых элементов.

Протоузел[5] – четко локализованный очаг первичного или пробного освоения с крайне ограниченным набором функций (небольшие населенные пункты, воз-

---

[1] Мегаядра стоят на порядок выше ядер, для них характерно высокое развитие, это «бум» экономического, социального и демографического, информационного прогресса в сочетании с развитием политической жизни. В.Г. Шведовым определено, что мегаядра представляют собой «слияние близкорасположенных ядер в образования гигантского территориального охвата и с функциональной значимостью глобального масштаба». (Шведов В.Г. Историческая политическая география : обзор становления, теоретические основы, практика. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – С. 93).

[2] Там же. – С. 89.

[3] Алаев Э.Б. Социально-экономическая география : понятийно-терминологический словарь. – М.: Мысль, 1983. – 290 с.

[4] Леш А. География размещения хозяйства. – М.: ИЛП, 1959. – С. 200–214; Тойнби А. Постижение истории. – М.: Прогресс, 1991. – С. 35.

[5] Протоузел – более простая форма функциональных образований, впервые был введен в научную среду исследований В.Г. Шведовым, в его представлении протоузелы – «точечные элементы, возникающие на окраине каркасной конструкции и за ее пределами, на окончании или вдоль векторов проникновения». Им были выделены основные причины появления протоузлов, это вынужденная достройка структуры, не имеющей потенциала для развития, простой формы низшего уровня; становление населенного пункта пробного характера, вызванного определенной необходимостью. (Шведов В.Г. Историческая политическая география: обзор становления, теоретические основы, практика. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – С. 92).

никающие в местах разработки единичных видов природных ресурсов или имеющие существенное выгодное географическое положение). На практике протоузлам соответствуют поселения, села, функциональность которых ограничена и замыкается на деятельности единственного вида промышленного или хозяйственного производства – предприятия добывающей промышленности, сельскохозяйственные поселения и т.д. В начале XIX века примером протоузла служили построенные казаками остроги, зимовья, военные посты[1], поселки, созданные на базе добычи угля, цветных металлов, рыбокомбинатов и лесодобычи[2]. При благоприятном стечении обстоятельств, под которыми следует понимать экономические условия развития населенного пункта, открытие в его пределах альтернативных производств, не имеющих отношения к специализации, протоузел может развиться до узла.

Узел[3] представляет собой долговременный населенный пункт с расширенной хозяйственной специализацией. Еще одной отличительной особенностью узла является наличие в его составе коммуникационных линий разных типов и направлений. На практике узлам соответствовали центры (фокусы) хозяйственной, промышленной направленности. В XIX веке им соответствовали возведенные населенные пункты: Зея-Пристань, Свободный Софийск, Мариинск, Сретенск, Мукден, Харбин, Порт-Артур, Дальний, в них помимо специализирующих производств действовали альтернативные предприятия – торговые, строительные и другие.

Субъядро[4] является промежуточным звеном между узлом и ядром. Особо следует отметить способности этого элемента аккумулировать в себе освоенческий потенциал (население, материальные и управленческие ресурсы и другие) с целью дальнейшего распространения импульса, организующего пространства. На практике субъядро представляет собой небольшой административный центр,

---

[1] Баландин С.Н. Оборонная архитектура Сибири в XVII в // Города Сибири (экономика, управление и культура городов Сибири в досоветский период). – Новосибирск, 1974. – С. 9–19; Артемьев А.Р. Строительство городов и острогов Забайкалья и Приамурья во второй половине XVII – XVIII века и типы оборонительных сооружений // Отечественная история. – 1998. – № 5. – С. 140.

[2] Багданова А.Д. Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока. – Владивосток: Изд-во ДВНЦ-АН СССР, 1982. – 130 с.

[3] Узел – это населенный пункт, места пребывания и концентрации населения, промышленности, транспортных линий. Среди исследователей (И.М. Маергойз, Б.С. Хорев, Э.Б. Алаев, Г.М. Лаппо) встречаются разночтения в названиях – центр, фокус, место, точки, но его интерпретация авторами аналогична. В.Г. Шеведов определил, что узел – это образование, иерархически равное субъядру, но отличается небольшим размером и функционирует с полной отдачей. Радиус его территориального влияния ограничен (Маергойз И.М. Территориальная структура хозяйства. – Новосибирск : Наука, 1986. – С. 25, 99; Географическое учение о городах. – М.: Наука, 1987. – С. 69–77; Алаев Э.Б. Социально-экономическая география: понятийно-терминологический словарь. – М.: Мысль, 1983. – 290 с.; Хорев Б.С. Территориальная организация общества. – М.: Мысль,1981. – 320 с.; Шведов В.Г. Историческая политическая география : обзор становления, теоретические основы, практика. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – С. 91).

[4] В.А. Пуляркин определил, что субъядро мало чем отличается по параметрическим данным от узла, но в силу обстоятельств некоторые ядерные функции им осуществляются слабо или вообще не выполняются (Пуляркин В.А., Галагамаге Д.П. Концепция «Центр-периферия» и развивающиеся страны // Известия РАН. Сер. География. – 1994. – № 4. – С. 36–42).

в «подчинении» которого находятся несколько узлов, имеющих различную специализацию, в качестве примера субъядра служит город Хабаровск, который занимает выгодное географическое положение и выполняет административную функцию по отношению ко всему Дальневосточному региону. Однако его параметрические данные[1] – экономический уровень развития, низкий показатель численности населения, ограниченное количество функций, отдаленность от достаточно развитых городов подобного типа – являются существенным препятствием на пути развития субъядра до пределов ядра.

Ядро[2] – участок района, в котором в наибольшей степени (с наибольшей плотностью и интенсивностью) выражены его признаки. Оно является своеобразным центром, концентрирующим максимальную информацию о протекании внутрисистемных процессов и на этой основе осуществляющим управление остальной территорией. Основная функция ядра – районообразующая. Формируясь на базе какого-либо ресурса (агроклиматического, минерального, экономико-географического положения или др.), ядро «стягивает» вокруг себя сегменты территории, создавая при этом иерархичную, функциональную упорядоченность всех элементов пространства. Как правило, оно проявляется в более высокой степени концентрации населения, производства и капитала.

На начальных стадиях освоения роль ядер зачастую играют большие и средние поселения, принимающие на себя управленческие функции. На более высоких стадиях эти обязанности переходят к крупным городам – мегаядрам, которые на практике являются административными центрами регионального значения. Для них характерно территориальное единство, высокая степень концентрации промышленности, капитала, взаимосвязь и взаимодействие предприятий и учреждений производственной и непроизводственной сфер. На территории юга Дальнего Востока отсутствуют данные подтипы типа узлового элемента территориальной структуры, такое положение объясняется особенностью освоения юга Дальневосточного региона России и его экономическим уровнем развития. Однако в качестве примера ядер необходимо привести центры (фокусы), выполняющие на начальном этапе освоения юга Дальнего Востока функцию ядер по отношению к прилегающей к ним территории. Они сосредоточивали

---

[1] Параметры развития элементов территориальной структуры были определены А.Г. Гранбергом, Ю.Н. Гладким и А.И. Чистобаевым (Гладкий Ю.Н., Чистобаев А.И. Основы региональной политики. – СПб.: Изд-во В.А. Михайлова, 1998. – С. 115–121; Гранберг А.Г. Оптимизация территориальных пропорций народного хозяйства. – М.: Экономика, 1973. – 248 с.).

[2] Ядро выполняет в структуре организующую и структурообразующую роль – это опора территориальной структуры, источник ее развития. Представления о ядре в науке разнятся: одни исследователи (А. Леш) видят в нем площадно-ограниченные образования (город), другие – Ю.Г. Саушкин, В.С. Жекулин, А. Тойнби – рассматривают его в качестве компактной ареальной формы (район). Совершенно иначе интерпретирует ядро В.Г. Шведов, в его понимании это «компактные локально-ареальные образования с полным внутренним наполнением, которое обладает многими составляющими: населенческой, производственной, коммуникативной, организационной, которые взаимосвязанно задействуются в политической жизни общества и оказывают совокупное определяющее влияние на облик, состояние и динамику всей вмещающей его структуры в целом. (Шведов В.Г. Историческая политическая география : обзор становления, теоретические основы, практика. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – С. 90; Леш А. География размещения хозяйства. – М.: ИЛП, 1959. – С. 200–250).

вокруг себя подтипы типа узлового элемента территориальной структуры различной хозяйственной и промышленной специализации – Благовещенск (центр развития сельского хозяйства); Хабаровск (административный центр); Владивосток (центр становления Военно-Морского флота).

Существование подобных образований предполагает наличие им противостоящей и их дополняющей остальной территории, которая обычно именуется периферией и относится к следующей экономико-географической категории – ареальные элементы. В отличие от узловых элементов они не обладают высокой плотностью географических явлений, чем, собственно, и объясняется снижение интенсивности внутрисистемных контактов. Однако существование этих площадных образований является основным условием дальнейшей эволюции территориальной структуры. В известном смысле ареальные элементы служат пространственным резервом развития каркасной конструкции, хотя это их качество реализуется далеко не всегда. К ним относятся очаговый, сегментный и сплошной подтипы типа ареального элементов территориальной структуры[1].

На практике данным подтипам соответствуют площадные образования, которые в зависимости от степени их освоенности имеют неоднородную внутриструктурную организацию типов и подтипов элементов территориальной структуры – это размещение объектов хозяйственной и промышленной деятельности, населенных пунктов, транспортных линий. Именно такая неоднородность в освоении площадных образований является главным отличительным признаком, определяющим иерархическое положение подтипов типа ареального элемента территориальной структуры по отношению друг к другу. В этой связи их рассмотрение будет целесообразней начать с очагового подтипа, поскольку он располагается в самом низу эволюционного ряда ареальных элементов.

Очаговый подтип – пространство с дисперсным расположением на нем различных видов хозяйственной деятельности. На практике очаговому подтипу соответствует юг Дальневосточного региона в период своего изначального освоения, когда в его пределах наблюдалось повсеместное возникновение небольших по площади территориальных образований. Их внутреннее содержание наполнялось единичными видами производства – лесозаготовка, золотодобыча, рыболовство, располагавшимися на приличном удалении друг от друга.

---

[1] Идеи об изучении пространственной локализации освоения впервые были высказаны Ю.Г. Саушкиным, он определил основные отличительные особенности (местные, расселения) освоения. На их основе им были выделены три типа освоения – очаговый, линейный, сплошной. Результаты исследования Ю.Г. Саушкина легли в основу изысканий многих ученых: Ф.В. Дьяконова, Грушина, Г.М. Лаппо, П. Хаггета, К.П. Космачева, Б.Б. Родомана. При изучении закономерностей пространственной локализации типов освоения К.П. Космачевым были выделены типы структур освоения – пионерное, старое сплошное, сочетаемое, горнопромышленное, старое освоение, портовое. Б.Б. Родоман высказал мнение о том, что, сопоставляя различные ареалы, можно получить разветвленную схему стадийного развития территориальных структур, проследить единый процесс становления узловых и линейных элементов. Им были выделены, в соответствии с особенностями районирования (имеют или нет различные ареалы точки соприкосновения, или одну область взаимодействия, или не соприкасаются вовсе), следующие типы: сплошной, монолитный, разорванный, фрагментарный (Экономическая география СССР: в 2 ч. Ч. 2: Экономические районы / под ред. Ю.Г. Саушкина. – М.: Моск. ун-та, 1973. – 380 с.; Космачев К.П. Пионерное освоение тайги: экономико-географические проблемы / отв. ред. академик В.Б. Сочава. – Новосибирск: Наука, 1975. – С. 11, 28–30, 63–83; Родоман, Б.Б. Территориальные ареалы и сети. Очерки территориальной географии. – Смоленск: Ойкумена, 1999. – С. 12–31).

Сегментный подтип – пространство, характерной чертой которого является слияние отдельных видов деятельности. На практике сегментному подтипу ареального элемента соответствует сельскохозяйственный район, сформировавшийся в начале XIX века вокруг города Благовещенска, где повсеместно создавались предприятия, специализирующиеся на обработке сельскохозяйственной продукции, территориально-производственное слияние которых способствовало процессу сегментации.

Сплошной подтип – пространство, характеризующееся повсеместным освоением. На практике сплошному подтипу ареального элемента соответствует отрезок железной дороги, возведенный на территории юга Дальневосточного региона России в 1893 г., от Хабаровска до Уссурийска. На всем протяжении в период интенсивного железнодорожного строительства возникали поселки, города, в их пределах создавались производства, специализирующиеся на осуществлении железнодорожных работ по ремонту локомотивов, подвижного состава, что способствовало процессу сплошного освоения участков, расположенных близ линий железнодорожного транспорта.

Интеграционной категорией политологического исследования комплекса проблем является линейный элемент. Это экономико-географическое понятие группирует в себе все элементы территориальной структуры, главным топологическим признаком которых является протяженность. К ним относятся вектор проникновения, первичная, собственно-структурная ось, которая подразделялась на затухающую ось и магистраль. Обычно их функции ограничены обеспечением взаимодействия между узловыми и ареальными элементами.

Однако значение линейных элементов гораздо шире, чем осуществление стандартных транспортировок вещества, энергии и информации. С их помощью оформляется пространственное единство территории, которая приобретает определяющую черту системы – управляемость. На практике подтипам типа линейного элемента территориальной структуры соответствуют автомобильные, железнодорожные, подъездные дороги, тропы, просеки – эти вытянутые образования, соединяя между собой населенные пункты, выполняют главную задачу территориального структурирования – формируют опорный каркас, его наличие является неотъемлемым условием сохранения целостности территориальной системы.

Выделенные подтипы типа линейного элемента территориальной структуры, в зависимости от степени интенсивности совершаемого ими обмена грузопассажирского потока, вещества, информации, имеют разный уровень развития, который является главным отличительным признаком, определяющим их иерархическое положение по отношению друг к другу. В этой связи их рассмотрение будет целесообразней начать с вектора проникновения, поскольку он занимает низшую ступень развития и стоит в самом низу эволюционного ряда линейных элементов.

Под вектором проникновения[1] понимается «луч» (вектор), наконечник которого направлен в сторону предполагаемого образования протоузла с дальней-

[1] Вектор проникновения – луч, нацеленный на каркасную экспансию вглубь территории. В.Г. Шведов интерпретирует его как вектор, одним своим наконечником он связан с каркасом, другим – направлен в сторону периферии для создания, при благоприятных условиях, протоузлов. В.П. Семенов-Тян-Шанский видел в нем лучи прорыва в пределы ничейных земель. (Шведов В.Г. Историческая политическая география: обзор становления, теоретические основы, практика. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – С. 90; Каледин Н.В. Политическая география: истоки, проблемы, принципы научной концепции. – СПб.: Изд. СПбГУ, 1996. – 164 с.)

шей перспективой роста. Этот тип линейного элемента направлен на поиск территории (участка, района), обладающей различными минеральными, природными ресурсами, разработка которых обеспечит ее экономическое развитие и вхождение в структурное пространство. В качестве примера вектора проникновения служат знаменитые сплавы Г.И. Невельского, его экспедиции – «луч» прорыва, направленный на освоение левобережья реки Амур, вдоль которого были выстроены военные посты, служащие формальной границей юга Дальнего Востока.

Первичная ось[1] – представляет собой линейный элемент, характерной чертой которого является зарождение на другом конце протоузла с перспективой роста (проселочные дороги, соединяющие между собой протоузлы). На практике им соответствуют транспортные пути – поселковые, объездные и подъездные дороги, уровень движения на них, по разным причинам, был значительно низким. В начале XIX века на территории юга Дальнего Востока связь с протоузлами осуществлялась с помощью проселочных дорог, пролегающих по территории: заселенной крестьянами; казачьих войск; разрабатываемых месторождений, устроенные на средства частных лиц и различных компаний для сообщения с протоузлами (поселки добывающего типа).

Собственно-структурная ось[2] – представляет собой дорогу с достаточно интенсивной степенью движения, соединяющую между собой населенные пункты различного уровня хозяйственного развития (дороги местного значения). Данный тип линейного элемента, с одной стороны, при благоприятном стечении обстоятельств может развиться до магистрали, с другой – по ряду причин, зависящих от востребованности дороги, преобразоваться в затухающуюся ось. На практике собственно-структурной оси соответствуют дороги, по которым происходит наибольшее движение. В начале XIX века, до строительства железных дорог, на территории юга Дальнего Востока связь с населенными пунктами

[1] В подавляющем большинстве случаев сложным линейным образованиям, по логике, предшествуют слабые, простые линейные формы. Такие примитивные образования выявились автором в ходе исследования в виде подтипа линейного элемента территориальной структуры – первичная ось, это вновь образованная транспортная линия, связывающая слаборазвитые населенные пункты, протоузлы, движение транспорта по ней минимально (Харчевникова Е.С., Волынчук А.Б. К вопросу выделения узловых элементов территориальной структуры // Территориальные исследования Дальнего Востока: материалы III региональной школы-семинара молодых ученых, аспирантов и студентов / отв. ред. В.Г. Шведов. – Биробиджан: ИКАРП ДВО РАН-ДВГСГА, 2005. – С. 15–17.)

[2] Собственно-структурная ось – это промежуточная ось между первичной осью и собственно магистралью. Единственное отличие ее состоит в разнице интенсивности движения, в соотношении с первичной осью оно достаточно интенсивное, в сравнении с магистралью – на порядок ниже. Для нее менее характерно образование конфигураций сети, даже если они есть, то в сравнении с магистралями недостаточно четко выражены. Само понятие собственно-структурной оси в науке не имеет однозначного представления. В.Г. Шведов определил, что структурные оси – это вновь образованные транспортные линии, соединяющие протоузлы, расположенные за пределами каркаса, часто им предшествует наиболее простая форма вектор проникновения. Б.Б. Родоман рассматривал сетевые линии. Под ними он понимал совокупность разновидных путей, соединяющихся новыми отрезками, линии которых срастаются в систему. Ясно одно, что это транспортная линия уже является частью каркасной конструкции, со средней (в отношении первичной оси и магистрали) степенью интенсивности движения (Шведов В.Г. Историческая политическая география: обзор становления, теоретические основы, практика. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – С. 93; Родоман Б.Б. Территориальные ареалы и сети. Очерки территориальной географии. – Смоленск: Ойкумена, 1999. – С. 135–170).

осуществлялось с помощью почтовых дорог: 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.

Магистраль[1] – разновидность собственно-структурной оси, характеризующаяся высокой степенью интенсивности движения, соединяющей между собой узловые элементы различного уровня экономического развития (автомобильные трассы, магистрали федерального значения). На практике магистральным линиям соответствуют построенные в XIX веке железные дороги – Уссурийская, Восточно-Китайская, Южно-Маньчжурская, Амурская. В XX веке – Байкало-Амурская магистраль; автомобильные трассы – «Владивосток – Уссурийск», «Хабаровск – Биробиджан», «Харбин – Владивосток», «Муданцзян – Уссурийск»[2]. В начале XXI века – это газопровод «Сахалин – Комсомольск-на-Амуре – Хабаровск» и нефтепровод – «Чайво – Де-Кастри»[3].

Затухающая ось[4] – разновидность собственно-структурной оси, на которой движение по ряду причин (отработка месторождения, отток жителей, отсутствие альтернативных производств) прекратилось, дорога перестала функционировать. На практике затухающей оси соответствуют автомобильные, поселковые дороги, тропы, просеки, по которым движение, по разным причинам, прекратилось совсем либо происходит крайне редко и по необходимости, например, в середине XX века в СССР с отработкой месторождения и с отсутствием других производств дорога, ведущая на Кивдинские копи (1952), превратилась в затухающую ось[5].

В целом, рассмотренные автором экономико-географические категории (узловые, линейные, ареальные) раскрывают сущность понятия территориальной структуры и представляют собой ряды иерархически выстроенных элементов, которые, помимо соподчиненности, характеризуются преемственностью в раз-

---

[1] Магистраль – главная транспортная линия, само понятие возникло в период интенсивного строительства железных дорог. По Родоману Б.Б., это направляющая главная линия с интенсивным движением транспорта. Им также было отмечено, что при развитии магистралей увеличивается их густота, связанность, цикличность, следовательно, они могут иметь разную конфигуральную структуру сети: радиальная, хордово-радиальная, радиально-кольцевая (Родоман Б.Б. Территориальные ареалы и сети. Очерки территориальной географии. – Смоленск: Ойкумена, 1999. – С. 135–170).

[2] Уянов С.В. Транспортные маршруты в Азии : значение для России, Китая и Индии // Проблемы Дальнего Востока. – 2007. – № 2. – С. 27–30; Могилевкин И. Транспорт в прошлом и нынешнем веке // Мировая экономика и международные отношения. – 2001. – № 9. – С. 40.

[3] Коржубаев А.Г. О стратегии взаимодействия России со странами АТР в нефтегазовой сфере // Проблемы Дальнего Востока. – 2010. – № 2. – С. 64–77.

[4] Автором в ходе исследования были выявлены слабо или вовсе не функционирующие транспортные пути, движение на которых в силу разных обстоятельств (разрушен мост, реорганизация дороги) прекратилось вовсе или происходило по необходимости. Название и интерпретация такого качества транспортных линий в научной литературе не прописана, однако встречаются упоминания в виде «не функционирует», «угасла», на основании чего автор ввел понятие «затухающая ось» (Харчевникова Е.С., Волынчук А.Б. К вопросу выделения узловых элементов территориальной // Территориальные исследования Дальнего Востока: материалы III региональной школы-семинара молодых ученых, аспирантов и студентов / отв. ред. В.Г. Шведов. – Биробиджан: ИКАРП ДВО РАН-ДВГСГА, 2005. – С. 15–17.)

[5] Кошкарев Л.Д. и др. Особенности размещения производства и населения на Дальнем Востоке // Академия наук СССР, Дальневосточный научный центр, Тихоокеанский институт географии. – Владивосток, 1976. – С. 60.

витии территориальной структуры (рис. 1.1). Их анализ, проведенный автором, доказывает обоснование, высказанное И.М. Маергойзом о «полиструктурности»[1] территориальной структуры. Многообразие типов элементов территориальной структуры говорит о сложности, взаимосвязи, взаимозависимости конструкции, в которой любое изменение элемента, сиюминутно повлечет за собой трансформацию всего структурного пространства (каркасной конструкции территориальной структуры). Именно эти экономико-географические понятия будут широко использоваться автором в процессе исследования проблемы политической практики становления и развития территориальной структуры.

Ключевой категорией экономической географии является территориальная структура. Данное понятие в научной литературе интерпретируется по-разному, например, Б.С. Хорев включает в содержание территориальной структуры: «размещение и производства, и социальной инфраструктуры, и взаимосвязи в территориальной социально-экономической системе общества, и процессы пространственного воспроизводства, и проблемы управления ими»[2]. Сходным образом определяет территориальную структуру Э.Б. Алаев – расселения населения, производства, природопользования[3].

Совершенно иначе интерпретирует данное понятие Г.М. Лаппо, в его представлении территориальная структура (синоним территориальное устройство) представляет собой взаимосвязанное размещение населенных пунктов, основных производственных комплексов, транспорта, рекреационных и ресурсных зон по территории района[4]. Аналогичное определение встречается у А.И. Козьева, Э.Н. Кузьбожева – представляет собой взаимосвязанное размещение (компоновку) населенных пунктов, основных производственных комплексов, транспорта, рекреационных и ресурсных зон по территории района. Связующей экономико-географической категорией является опорный каркас — сочетание главных фокусов (центров) политической, социальной, хозяйственной, культурной жизни страны и соединяющие их социально-экономические линии (транспорт, инфраструктура)[5].

Таким образом, рассмотренные междисциплинарные категории политологии и экономической географии, охватывающие исследовательскую проблематику и отражающие ее специфику, являются ключевыми в понимании и осмыслении взаимосвязи политических, модернизационных процессов и территориальной структурированности. В этой связи непременным условием становится овладение этими оперативными политическими и экономико-географическим понятиями, которые представляют собой систему закономерностей, в полной мере характеризующих тенденции развития и использования политической власти. Это закономерности возникновения, функционирования и развития модернизационного и политического процессов, а также территориального структурирования.

---

[1] Маергойз И.М. Территориальная структура хозяйства. – Новосибирск: Наука, 1986. – С. 25.

[2] Хорев Б.С. Территориальная организация общества. – М.: Мысль,1981. – 320 с.

[3] Алаев Э.Б. Социально-экономическая география: понятийно-терминологический словарь. – М.: Мысль, 1983. – 350 с.

[4] Лаппо Г.М. Территориальная структура России в начале XXI века [Ээлектронный ресурс]. URL: geo.1september/ru/2002/33/4.htm /. (дата обращения : 13.08.2009).

[5] Лаппо Г.М. Концепция опорного каркаса территориальной структуры народного хозяйства: развитие, теоретическое и практическое значение // Известия АН СССР. Серия география. – 1983. – № 5. – С. 16–28.

Глава 2. СИСТЕМЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ СТРУКТУР ЮГА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ (сер. XIX – нач. XXI вв.): ОПЫТ КРИТИЧЕСКОГО ОСМЫСЛЕНИЯ В КОНТЕКСТЕ ПОЛИТИЧЕСКОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ

2.1. Модернизационный фактор строительства и трансформации системы территориальных структур юга Дальнего Востока России

Территориальная структура, как любая система, состоящая из различных по своим параметрическим и типологическим признакам элементов, определяющих ее целостность, подвержена изменениям. Любое внутриструктурное нарушение функциональной деятельности элементов, вызванное политическими, экономическими, социальными процессами, во многом определяет характер и направленность системных изменений территориальной структурированности. Следовательно, процессы развития, перестройки, трансформации, реформирования, происходящие в различных сферах общественной жизни, по мнению Ш. Эйзенштадта[1], П. Штомка[2], Э. Блэка, Г. Алмонда, Д. Аптера, представляют собой модернизационный процесс, который и является причиной начала системных изменений территориальной структуры.

Все структурные перестройки элементов данной системы, по мнению В.В. Ратиева[3], С. Кардиной[4], начинались с деформации институциональной структуры, которая была обусловлена деятельностью экономических, политических сил. Главная роль в этом процессе отводится политике, поскольку выбор пути модернизации, по мнению А.И. Демидова, происходил и начинался именно в этой сфере, где не только четко проявлялась политическая воля к изменениям, но и осуществлялся выбор варианта модернизационных изменений. Именно политические реформаторские действия запускают механизм экономического, социального, политического развития, обеспечивая последовательное проведение реформ в этих сферах общественной жизни. Однако не всегда модернизационные изменения проходили равномерно, чаще всего их воздействие охватывало экономическую и политическую сферу. Такое положение объяснялось исключительной ролью государства в России, модернизации которого начинались с трансформации институциональных

[1] Эйзенштадт Ш. Революция и преобразование обществ: сравнительное изучение цивилизаций / пер. с англ. А.В. Гордона; под ред. Б.С. Ерасова. – М.: Аспект-Пресс, 1999. – С. 14.

[2] Штомпка П. Социология социальных изменений. – М.: Аспект-Пресс, 1996. – 416 с.

[3] Ратиев В.В. Институционализация и особенности функционирования информационных процессов в российском обществе: автореф. [Электронный ресурс] URL: http://dibase.ru/article/26072010_ratievvv/2 /. (дата обращения 8.01.2012).

[4] Там же.

структур, государственного аппарата, военной и индустриальной мощи, с целью достижения высокого уровня политического, экономического, технологического развития, особенно в военно-технологическом отношении[1].

В России с 1850–2010 гг. реформаторские действия в большинстве случаев не касались политической сферы, за исключением того времени, когда это было необходимо. В XX веке модернизационные преобразования в политике были вызваны революционными событиями 1905 г. и 1914 г. Политическим изменениям предшествовали: распад самодержавного строя, гражданская война и иностранная интервенция. В конце XX века: экономический кризис 1980 г., политический кризис 1986 г., распад СССР и «путч» 1995 г. Такая тенденция указывает на тот факт, что политическая сфера, по мнению С.А. Ланцова, «сильно отставала от изменений, происходивших в других сферах общественной жизни, что становилось причиной революционных кризисов»[2].

Подобное отставание объяснялось тем, что государственная политика модернизаций, проводимая правительством, прежде всего, охватывала экономическую сферу. Односторонность реформ была вызвана необходимостью сократить разрыв в уровне экономического развития с передовыми странами[3], поскольку его усиление обусловливало военно-техническое отставание[4].

Часто данный процесс осуществлялся на базе использования внутренних ресурсов и сопровождался внедрением новых технологий, большинство из которых, по мнению М.В. Ильина, В.И. Пантина, А.Л. Янова, Е.Ю. Мелешкина[5], были заимствованы. В конце XIX – начале XXI века политическая модернизация сопровождалась мобилизацией всех ресурсов на развитие приоритетных отраслей оборонной, добывающей и топливно-энергетической промышленности, тяжелого машиностроения, с имитацией западных технологий. Необходимость воспроизводить внешние образцы объяснялась различными основаниями:

1890–1913 гг. модернизации были подчинены военно-политическим задачам, это оборона от внешних врагов, поддержание статуса великой державы[6];

1928–1975 гг. односторонняя военно-промышленная модернизация формирующегося характера, соответствующая интересам страны[7];

---

[1] Опыт российской модернизации XVIII–XX веков. – М.: Наука, 2000. – С. 6; Яшкова Т.А. Воздействие глобальных трансформационных вызовов на процесс политической модернизации России: дис. … д-ра полит. наук. – М., 2007. – 349 с.

[2] Ланцов С. А. Российский исторический опыт в свете концепций политической модернизации // Полис. – 2001. – № 3. – С. 93–101.

[3] Колганов А. Три модернизации в России и наше время [Электронный ресурс] // Золотой лев № 69–70 – издание русской консервативной мысли. URL: http://www.zlev.ru/69_64.htm/. – (дата обращения 8.01.2012).

[4] Ланцов С.А. Российский исторический опыт в свете концепций политической модернизации // Полис. – 2001. – № 3. – С. 93–101; Баширина Е.Н. Особенности модернизации политической системы российского общества: дис. …канд. полит. наук [Электронный ресурс] – Уфа. 2011. – 151 с. URL: http://www.dissercat.com/content/osobennosti-modernizatsii-politicheskoi-sistemy-rossiiskogo-obshchestva (дата обращения 5.02.2012).

[5] Янов А.Л. Одиссея русской автократии // Перспектива. – 1991. – № 3. – С. 78.

[6] Российский вариант модернизации в конце XIX – начале XX вв. Имперская модель модернизации [Электронный ресурс].URL: http://www.market-pages.ru/modern/7.html /. – (дата обращения 15.02.2012).

[7] Гудков Л.Д. Особенности модернизации в России и характер русской этнонациональной идентичности [Электронный ресурс] URL: http://www.demoscope.ru/weekly/knigi/konfer/konfer_025.html/. (дата обращения 15.02.2012).

1985–1990 гг. перестройка так называемая модернизация предполагала выработку стратегий перемен, соответствующих глобальным изменениям[1];

1991–2010 гг. антимодернизация форсированного характера, соответствующая интересам страны и глобальным переменам[2].

2012–2017 гг. модернизация промышленного производства. Формирование высокотехнологичной конкурентоспособной промышленности, обеспечивающей переход экономики государства от экспортно-сырьевого типа развития к инновационному типу развития[3].

Такой процесс политической модернизации в России конца XIX – начала XXI века получил название эндогенно-экзогенный. Характерной его особенностью, по мнению А.А. Ачкасова[4], С.Н. Гаврова[5], была имитация западных моделей и технологий развития. Необходимость России конца XIX – начала XXI века принимать опыт западных стран во многом объяснялась ее специфическими особенностями и желанием достигнуть равноценного положения с более развитыми странами по ряду приоритетных направлений – военно-технологическому, научному, экономическому, политическому. Следовательно, цели модернизации сводились к созданию мощного обороноспособного государства, эффективной экономики, компетентной власти и универсальной политической системы, реализация которых надолго определила путь развития России, характеризующийся как неорганическая модернизация.

Россия конца XIX – начала XXI века шла по пути догоняющего развития, ее модернизационные процессы, особенно политические, в основной своей массе имели незавершенность и циклическую закономерность, для которой было характерно чередование реформ и контрреформ. Такая модель циклического или волнообразного развития России рассмотрена в научных исследованиях – В.И. Пантина, В.В. Лапкина[6], А. Колганова[7], Э.А. Паина[8], И. Клямкина[9], значение которой наиболее полно раскрыл и выразил А.Л. Ядов одной фразой

---

[1] Кризис и крах советского традиционно-индустриального общества. Россия на путях суверенного развития: модернизация или антимодернизация [Электронный ресурс]. URL: http://www.market-pages.ru/modern/10.html/. (дата обращения 15.02.2012).

[2] Там же.

[3] Федеральный закон от 31.12.2014 № 488-ФЗ «О промышленной политики в РФ». [Электронный ресурс]. URL: http://base.garant.ru/70833138/ (дата обращения 13.01.2012).

[4] Ачкасов А.А. Россия как разрушающееся традиционное общество // Полис. – 2001. – № 3. – С. 84.

[5] Гавров С.Н. Модернизация во имя империи. Социокультурные аспекты модернизационных процессов в России [Электронный ресурс]. URL: http://yanko.lib.ru/books/cultur/gavrov-modernizac_vo_imya_imperii.pdf/. (дата обращения 13.01.2012).

[6] Пантин В.И., Лапкин В.В. Волны политической модернизации в истории России [Электронный ресурс]. URL: http://ss.xsp.ru/st/003/. (дата обращения 14.12.2011); Пантин В.И., Лапкин В.В. Ритмы международного развития как фактор политической модернизации России // Полис. – 2005. – № 3. – С. 57.

[7] Колганов А. Три модернизации в России и наше время [Электронный ресурс]. Золотой лев № 69–70 – издание русской консервативной мысли. URL: http://www.zlev.ru/69_64.htm/. – (дата обращения 8.01.2012).

[8] Паин Э.А. Исторический «бег по кругу» // Общественные науки и современность. – 2008. – № 4. – С. 5–20.

[9] Клямкин И. Проблемы модернизации в России [Электронный ресурс]. URL: http://www.invur.ru/index.php?page=news&id=28931/. – (дата обращения 20.12.2011).

«короткие фазы модернизационной активности с длительными периодами пространии»[1].

Политические модернизации, происходящие в России с конца XIX века в различных сферах общественной жизни, привносили собой деформации институциональной структуры, это способствовало началу системных изменений территориальной структурированности. Ее реструктуризация сопровождалась развитием узловых элементов территориальной структуры, их экономический рост был обусловлен проведением государственной политики модернизаций военно-технологического, производственного сектора экономики и тех отраслей, которые непосредственно были связаны с повышением обороноспособности страны. Такая тенденция развития военных производств очень четко проявилась в России на этапе существования угроз возможного нападения или ведение войн – это 1890–1913 гг. военно-политические модернизации[2] и 1928–1975 гг. военно-промышленная модернизация[3]. Такая односторонняя модернизация определялась политикой государства и его ролью в России.

Следование России конца XIX – начала XXI века по пути неорганической модернизации во многом определило ее судьбу. Необходимость постоянно следить за экономическими, политическими и технологическими инновациями и насильственное их внедрение в государственную систему приводило к незавершенности одних реформ и внедрению других[4]. Часто такой процесс реформации в России сопровождался очередными социально-политическими конфликтами – смуты, революционные движения, мятежи. Основная причина которых, по мнению С.А. Лансова, заключается в неосознании обществом необходимости перемен, люди всегда с подозрением относятся к любому роду преобразований[5]. Такие некомплексные и незавершенные процессы реформирования назывались модернизационными «революциями», поскольку носили форсированный характер и были направлены на ускоренное преодоление экономической, технологической отсталости страны. Их проявление по территории России было неравномерным, что объяснялось региональными различиями не только в геополитическом, экономико-географическом положении, но и в экономическом, социально-политическом, технологическом развитии.

В этой связи разноуровневые региональные результаты модернизации в различных сферах общественной жизни приводили к территориальным противоречиям, которые во многом определяли направление и темпы модернизации[6]. Однако главная роль в решении данного вопроса отводилась государству, политика модернизации которого в первую очередь была направлена на развитие тех сфер общественной жизни, которые непосредственно были связаны главным образом с повышением обороноспособности страны. Вследствие этого преобразования в

---

[1] Ядов А.Л. Одиссея русской автократии // Перспектива. – 1991. – № 3. – С. 78.

[2] Российский вариант модернизации в конце XIX – начале XX вв. Имперская модель модернизации [Электронный ресурс]. URL: http://www.market-pages.ru/modern/7.html /. (дата обращения 15.02.2012).

[3] Гудков Л.Д. Особенности модернизации в России и характер русской этнонациональной идентичности [Электронный ресурс]. URL: http://www.demoscope.ru/weekly/knigi/konfer/konfer_025.html/. (дата обращения 15.02.2012).

[4] Кара-Муза А. Как возможна Россия. – М., 1999. – С. 41.

[5] Ланцов С.А. Российский исторический опыт в свете концепций политической модернизации // Полис. – 2001. – № 3. – С. 93–101.

[6] Опыт российской модернизации XVIII–XX. – М.: Наука, 2000. – С. 118–119; Казанцев А.А. Взаимосвязь глобальных и региональных политических процессов (на примере центральной Азии) : дис. … д-ра полит. наук. – М., 2011.

одних сферах общественной жизни проходили благополучно, в других заканчивались деградацией и дестабилизаций, что лишь доказывало неравномерность модернизационного процесса в России.

Такое проблематичное положение, вызванное территориальными противоречиями и дисбалансом развития в различных сферах общественной жизни, при проведении любой политики модернизации будет иметь для России катастрофические последствия – завершение политического процесса, изменение политической системы и государственного аппарата, диспропорции экономического развития. Подобные деформирующие, дестабилизирующие и даже разрушающие системную целостность российского государства модернизационные изменения революционного характера приводят к кризисной ситуации, которая заканчивается полным коллапсом системы.

Всего в России было три волны мощных революционных модернизации – восстание 1905 года; революция 1917 года; распад СССР 1991 года, которые как нельзя лучше демонстрируют процесс воздействия модернизационных изменений на строительство и трансформацию системы территориальных структур юга Дальнего Востока.

В России в начале XX века сложилась достаточно сложная экономическая и социальная ситуация, вызванная началом экономического кризиса 1900–1904 г. и ведением русско-японской войны 1904–1905 гг., которая явилась причиной начала первой волны модернизаций революционного характера. Она датируется 1905–1907 гг. и характеризуется началом общественных, экономических и политических потрясений. Мощным толчком к ее развитию, по мнению А. Колганова, стали экстраординарные обстоятельства – разрыв в экономическом развитии с передовыми странами; военные поражения, нарастание геополитических угроз[1]. Военные неудачи и перенапряжение производственных отраслей экономического сектора, связанных с обороноспособностью страны, стали непосредственным поводом для проведения модернизации. В этой связи российское правительство предприняло попытку осуществить индустриальную модернизацию и провести аграрную реформу. Проведение реформ в области индустрии обеспечило значительный промышленный подъем, наиболее высокие темпы роста были в металлургии, машиностроении и горнодобывающей промышленности. Такой скачок отраслей индустрии способствовал началу системных изменений в пределах узловых элементов территориальной структуры. Их развитие сопровождалось реорганизацией всей целостности территориальной структуры. При этом изменение ареальных элементов проходило частично и осуществлялось за счет строительства транспортных линий и населенных пунктов, поскольку существовал неразрешенный земельный вопрос. Следовательно, рост индустрии не способствовал решению аграрного вопроса, а все попытки С.Ю. Витте сделать это в рамках самодержавной политической системы были обречены на провал.

За период с 1900 по 1906 гг. на юге Дальнего Востока были зафиксированы первые волнения массового характера[2], они проходили в форме митинга, политических забастовок, где рабочими и крестьянами выдвигались экономические и

[1] Колганов А. Три модернизации в России и наше время [Электронный ресурс] // Золотой лев. № 69–70 – издание русской консервативной мысли. URL: http://www.zlev.ru/69_64.htm/. (дата обращения 8.01.2012).

[2] История Дальнего Востока России: от эпохи первобытного общества до конца XX в.: в 3 т. Т. 3. Кн. 1: Дальний Восток России в период революции и гражданской войны / отв. ред. Б.М. Мухачев. – Владивосток: Дальнаука, 2003. – С. 58–59.

политические требования. Правительство подавляло их с помощью различных карательных мер и войск. Основной причиной массовых волнений явились попытки властей произвести политику модернизации в области индустрии, игнорируя острую потребность в решении аграрного вопроса, это в условиях, когда Россия оставалась преимущественно аграрно-крестьянской страной. Такая неполная модернизация способствовала началу процесса системных изменений узловых элементов территориальной структуры, однако их функциональная деятельность была нарушена политическими действиями массового характера – политические волнения, демонстрации, митинги. В период их действия территориальная структура не развивалась, ее функциональная деятельность была незначительной, предприятия работали с перебоями, инфраструктурное движение было минимальным, что позволило автору сделать вывод о стагнации системы.

Кроме того, внутренние беспорядки угрожали, по мнению Д. Схиммельпеннинка, существованию самодержавного строя[1], чего нельзя было допустить, поэтому, проанализировав негативные последствия массовых волнений для России, правительство в целях предотвращения роста числа недовольных существующим политическим режимом решило провести либо полную модернизацию монархической формы управления, либо сохранить ее с помощью различных репрессивных методов. Выбор направления внутренней политики по решению вышеизложенной проблемы был затруднен наличием в правительстве двух антагонистических реформаторских позиций. Представители первой (министр финансов С.Ю. Витте, губернатор П.Д. Святополк-Мирский) придерживались необходимости проведения экономических, политических и социальных реформ в соответствии с потребностями развивающегося индустриального общества. Представители второй (обер-прокурор Синода К.П. Победоносцев, министры внутренних дел И.Д. Дурново и В.К. Плеве) не признавали происходивших в экономической жизни перемен и, соответственно, требовали расправы над революционерами и оппозиционерами. Вследствие сложившейся ситуации предпочтение того или иного курса политики полностью зависел от прерогативы императора. Его решение пойти на некоторые уступки было продиктовано желанием снять социальное напряжение и не поступиться и сохранить основные принципы самодержавия.

Однако невыполнение правительством обозначенных требований привело к возникновению массовых волнений социально-политического характера. Их результатом стало событие, получившее название «кровавое воскресение». Так, революция 1905 г. согласно намеченным политическим и социально-экономическим задачам имела буржуазно-демократический характер. Под напором ее участников правительство пошло на первые политические уступки – принятие Манифеста[2] 1905 г., превратившего Россию в конституционную монархию. Государственная дума избиралась и распускалась несколько раз, это объяснялось остротой обсуждения аграрного вопроса, а принимаемые учреждением резолюции[3] относительно его решения не удовлетворяли правительство, как результат Дума распускалась.

---

[1] Схиммельпеннинк ванн дер Ойе Девид. Навстречу Восходящему солнцу: Как имперское мифотворчество привело Россию к войне с Японией. – М.: НЛО, 2009. – С. 85, 118.

[2] Там же. – С. 125.

[3] Отмена частной собственности на землю; изымание земли у помещиков и предлагать выкупать ее крестьянам по справедливой цене; оставить помещичьи земли в неприкосновенности, а крестьянские земли изъять из общины и разделить между ними (прим. автора).

В целом, первая волна модернизаций проходила по России неравномерно, ее воздействию подвергались лишь экономическая сфера и связанные с обороноспособностью страны отрасли индустрии. Развитие промышленных производств поспособствовало началу системных изменений в узловых элементах территориальной структуры, функциональная деятельность которых была нарушена политическими действиями массового характера: политические волнения, демонстрации, митинги. В период их действия территориальная структура не развивалась, но функционировала в стагнационном режиме. Однонаправленность государственной политики модернизации предопределила неизбежность буржуазно-демократической революции в России. За время ее действия в России сложились новые государственные структуры, улучшилось социальное положение граждан, было разрешено организовывать профессиональные союзы, легальные политические партии, создались предпосылки проведения аграрной реформы. С завершением революции в стране установилась внутриполитическая стабилизация, которая просуществовала 10 лет.

Спокойствие Российской империи в политическом и экономическом отношении закончилось в 1914 г., когда страна вступила в Первую мировую войну, последовавшие затем экономический и продовольственный кризисы 1915–1916 гг. стали причиной острого социального напряжения и массовых мятежей. Такие, по мнению А. Колганова, экстраординарные обстоятельства в 1917 г. явились причиной развития второй волны модернизационных потрясений в России[1]. По мнению А. Аверина, ее характерной особенностью являются предпринятые правительством половинчатые модернизации, неспособные в условиях войны и социально-экономического и политического кризисов осуществить необходимые преобразования[2]. Многие исследователи А. Колганов, В.И. Пантин, В.В Лапкин, А. Ахиезер связывают события 1917 г. с кризисом модернизации. Формы и динамика их осуществления обусловливались затяжными военными трудностями, которые явились мощным толчком военно-технологических преобразований в сфере отраслей экономики, имеющих непосредственное отношение к повышению обороноспособности страны.

Такого рода половинчатые модернизации сопровождались реорганизацией производства на военный лад, действия подобного характера привели к сокращению предприятий потребительской направленности, что способствовало началу экономического (продовольственного) кризиса (1915–1916 гг.), который к 1917 г. существенно обострился. Попытки А. Столыпина исправить ситуацию путем реформирования аграрной, административной системы в условиях нежелания власти поступаться основами самодержавия делали их бесполезными. Так, начавшаяся с 1917 г. череда восстаний, разразившихся на различных предприятиях и отраслях сельского хозяйства, явилась результатом массовой неудовлетворенности граждан сложившейся обстановкой.

Революционные проявления в жесткой форме подавлялись местной администрацией, но с отречением от престола императора Николая II ситуация измени-

[1] Колганов А. Три модернизации в России и наше время [Электронный ресурс] // Золотой лев. № 69-70-издание русской консервативной мысли. URL: http://www.zlev.ru/69_64.htm/. (дата обращения 8.01.2012).

[2] Аверин А. Сущность и задачи модернизации: дис… д-ра полит. наук [Электронный ресурс] URL: http://www.lawinrussia/ru/modernizatsiya-rossii-uroki-istorii-i-sovremennye-zadachi/ (дата обращения 11.01.2012).

лась, движение приобрело масштабный политический характер, так началась революция 1917 года. Ее развитие привело к простою многих промышленных и сельскохозяйственных отраслей производства[1], обеспечив начало системных изменений в узловых элементах территориальной структуры. Их реорганизация проявилась в сокращении выполняемых ими функций и сопровождалась переустройством всей системы в целом. Территориальная структура в этот период не развивалась, ее функциональная деятельность была незначительной. Это позволило нам сделать вывод о ее стагнации. Однако и этого было достаточно для начала деградации каркасной конструкции, которая к этому времени представляла собой устойчивую структуру, состоящую из узловых элементов территориальной структуры – Благовещенск, Хабаровск, Уссурийск, Владивосток, выполнявших структурообразующие и структурооорганизующие функции по отношению к прилегающей территории, и соединяющую геостратегические линейные элементы территориальной структуры – Амурская, Уссурийская магистрали.

Созданный правительством слабый, но устойчивый опорный каркас юга Дальнего Востока просуществовал недолго. Его разрушение, как полагает автор, началось с узловых[2] элементов территориальной структуры, их функциональная деятельность была нарушена повсеместным переоборудованием отраслей производства на военный лад, что спровоцировало продовольственный кризис. Стагнация узловых элементов способствовала началу процесса системных изменений линейных[3] и ареальных элементов территориальной структуры, он сопровождался снижением их функциональной деятельности. Все эти системные изменения территориальной структурированности оказали существенное влияние на реструктуризацию каркасной конструкции юга региона. Слабая, но устойчи-

[1] Алимов Ю.П., Жохов В.П. Анализ эффективности размещения производительных сил Сибири и Дальнего Востока. – М.: Финансы, 1979. – С. 36; 38; 39.

[2] Вследствие японской провокации город Николаевск-на-Амуре был разрушен до основания. Из 2107 домов осталось только 40. Полностью был уничтожен порт со всеми его сооружениями и складами. Такая же участь постигла промышленные предприятия и телефонные и электростанции. В Амурской области японскими интервентами было сожжено 1685 построек, в Приамурье 1617. В 1922 г. не работало 75% мельниц. Бездействовали цементные и механические заводы в Благовещенске, один из двух имевшихся государственных кожевенных заводов, чугунных заводов и единственный крупный завод во Владивостоке. Совершенно прекратилась промышленная добыча олова, вольфрама, известняка для выработки цемента (Флеров В.С. Дальний Восток в период восстановления народного хозяйства. – Томск: Изд-во ТГУ, 1973. Т. 1 – С. 65–79).

[3] Внутренняя сеть линейных элементов территориальной структуры юга региона при редкой заселенности и очаговом освоении природных ресурсов, имея исключительное значение, была частично разрушена. Здесь на Амурской магистрали было разрушено 7062 погонных метров железных и 10 058 погонных метров деревянных мостов. Наиболее значительные из них мосты через реки Зея (разрушено два пролета), Амур (два пролета), Бурею (один пролет), Архару (один пролет). А также было разрушено или повреждено большое количество зданий водоснабжения, вокзалов, жилых домов и подсобных помещений (Данилов А.Д. Дальний Восток. – М.: Знание, 1957. – С. 38; Дьяконов Ф.В., Покшишевский В.В., Хоментовский А.С. Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика. – М.: Мысль, 1966. – С. 123–124; Николаев Н.М., Сингур Н.М. Перспективы развития экономики Дальнего Востока. – Хабаровск: Хабаров. кн. изд., 1968. – С. 18–21).

вая она в период гражданской войны подверглась сильному изменению[1], которые, как полагал Г.М. Лаппо[2], могли повлиять на завершение самодержавного политического строя и распад империи.

В целом, вторая волна модернизаций проходила по России неравномерно. Ее объединяло с первой волной то, что она так же, как и предыдущая, была направлена на преобразование лишь экономической сферы и тех отраслей индустрии, которые непосредственно были связаны с обороноспособностью страны. Развитие и переоборудование промышленных производств на военный лад поспособствовало началу системных изменений в узловых элементов территориальной структуры и территориальной структурированности в целом. Система в период массового простоя производств по причине волнений не развивалась, но функционировала в стагнационном режиме.

Дальнейший процесс осуществления модернизаций происходил уже в Советской России, где правительством были четко определены основные модернизационные направления, охватывающие своим влиянием лишь те сферы деятельности, которые имели прямое отношение к развитию индустриальных, наукоемких отраслей и военных технологий. Однонаправленность реформ в условиях отсутствия изменений политического характера привела к экономическому кризису, а неудачные попытки властей выйти из него путем частичного реформирования политической системы привели к падению редистрибутивной системы экономики и, как следствие, к политическому кризису. Именно эти экстраординарные обстоятельства, по мнению А. Колганова, явились причиной начала третьей волны модернизаций революционного характера[3]. Предпосылками к ее развитию стали предпринимаемые правительством узкие по целевому охвату модернизации, которым свойственна незавершенность и закономерная сменяемость, обусловленная специфическими особенностями Советской России, ее внутренними и внешними обстоятельствами, определившими условия, темпы и динамику модернизаций в стране. Такой модернизационный процесс чередования реформ и контрреформ, по мнению ряда ученых[4], характеризуется как скачкообразный, циклический:

– политика военного коммунизма 1917–1920 гг.[5];

– новая экономическая политика 1921–1927 гг.[6];

– политика форсированной индустриализации и коллективизации (сталинский великий перелом и террор) 1920–1932 гг.[7];

---

[1] Филиппов М.В. Япония и Россия : конфликт интересов // Тихоокеанская Россия и страны АТР в изменяющимся мире : сборник статей / гл. ред. В.Л. Ларин; отв. ред. Ю.В. Латушко, И.В. Ставров. – Владивосток: Дальнаука, 2009.– С. 59.

[2] Лаппо Г.М. Территориальная структура России в начале XXI века [Электронный ресурс] URL: geo.1september/ru/2002/33/4.htm/. (дата обращения 13.08.2009).

[3] Колганов А. Три модернизации в России и наше время [Электронный ресурс] // Золотой лев. № 69-7. Издание русской консервативной мысли. URL: http://www.zlev.ru/69_64.htm/. – (дата обращения 8.01.2012).

[4] Янов А.Л., Пантин В.И., Лапкин В.В., Клямкин И. (прим. авт.)

[5] Политика военного коммунизма [Электронный ресурс]. URL: http://aleho.narod.ru/book2/ch04.htm/. (дата обращения 24.06.2011).

[6] Политика допущения частного предпринимательства в экономику при сохранении политического диктата партии и командных высот государства в экономике (Шапталов Б.Н. Россия в поисках эффективности. – М.: Наука, 2003. – 259 с.).

[7] Из истории коллективизации сельского хозяйства Дальнего Востока (1927–1937 гг.) / под ред. Ф.Ф. Таталина. – Хабаровск, 1979. – 238 с.; Иконников Н. Коллективные хозяйства на Дальнем Востоке // Экономическая жизнь Дальнего Востока. – 1925. – № 11. – 181 с.

– государственное и общественно-политическое развитие эпохи «оттепели» 1950–1960 гг.[1];

– социально-экономическая политика эпохи «застоя» 1965–1984 гг.[2];

– перестройка 1985–1991 гг.[3].

В совокупности государственная политика данных модернизаций проводилась правительством с учетом внешних и внутренних факторов. Политика военного коммунизма была рассчитана на проведение мероприятий, связанных с установлением централизованной системы управления над приоритетными социально-экономическими и политическими сферами. Такие преобразовательные процессы были обусловлены потребностями военного времени. С завершением боевых действий в условиях экономического и политического кризиса возникла необходимость провести новую экономическую политику, рассчитанную на восстановление экономики и активизацию политических институтов[4].

После завершения восстановительного периода получила развитие форсированная индустриализация, она явилась обязательным условием государственной политики модернизации. Однако нехватка средств значительно сократила темпы промышленного строительства в 1933 г. и составила 5%, что способствовало закрытию строящихся и ликвидации уже действующих предприятий[5]. Параллельно преобразованиям в промышленности, в сельском хозяйстве осуществлялась «коллективизация». Ее результатом стало создание коллективных хозяйств: совхозов и колхозов[6].

Государственная политика модернизаций эпохи «оттепели» и «застоя», по мнению А. Колганова, А. Аверина, не являлись, по сути, модернизациями, они представляли собой отдельные нововведения, это слабые попытки корректировки экономической системы изменяющимся реалиям[7]. В основной своей массе

---

[1] Термин «оттепель» был заимствован из романа Ильи Эренбурга, писавшего о начавшимся в Советской России течение либерализации (Ваисс М. Международные отношения после 1945 года. – М.: Городец, 2005. – С. 56; Хрущев А.Г. География промышленности СССР. – М.: Высш. шк., 1990. – 223 с.)

[2] Социально-экономическая политика эпохи «застоя» [Электронный ресурс]. URL: http://aleho.narod.ru/book2/ch25.htm/. (дата обращения 24.06.2011).

[3] Ваисс М. Международные отношения после 1945 года. – М.: Городец, 2005. – С. 235; Шапталов Б.Н. Россия в поисках эффективности. – М.: Наука, 2003. – С. 328.

[4] Новая экономическая политика [Электронный ресурс]. URL: http://aleho.narod.ru/book2/ch05.htm/. (дата обращения 24.06.2011).

[5] Индустриализация [Электронный ресурс]. URL: http://aleho.narod.ru/book2/ch08.htm/. (дата обращения 27.06.2011).

[6] Начало сельскохозяйственной кооперации положил III съезд дальневосточной кооперации на основании декрета ВЦИК и СНК 1921 г. (Тибеткин А.Р. Организация и экономика сельское хозяйство Дальневосточного экономического района (1858–1085 гг.). – Хабаровск: ХКИ, 1989. – С. 60; История Сибири с древнейших времен до наших дней: в 5 т. – Т. 4: Сибирь в период строительства социализма. – Л.: Наука, 1968. – С. 186; 232; Трудная целина Приамурья / сост. Ю.М. Бакланов. – Хабаровск: ХКИ, 1980. – С. 16; 17).

[7] Аверин А. Сущность и задачи модернизации : дис… д-ра полит. наук. [Электронный ресурс]. URL: http://www.lawinrussia/ru/modernizatsiya-rossii-uroki-istorii-i-sovremennye-zadachi/. (дата обращения 11.01.2012); Колганов А. Три модернизации в России и наше время [Электронный ресурс] // Золотой лев/ – № 69–70 издание русской консервативной мысли. URL: http://www.zlev.ru/69_64.htm/. (дата обращения 8.01.2012).

эти модернизации без изменения политического строя были обречены на провал, поэтому вплоть до 1991 г., особенно в период нарастания внешней военной угрозы, реализовывались насильственными способами[1]. Их задачей было устранение разрыва в развитии с передовыми странами в индустриальном и военно-техническом направлении. Вследствие чего в Советской России получили развитие те отрасли индустрии (тяжелое машиностроение, наукоемких и ресурсных производств), промышленный подъем которых, с одной стороны, обеспечил прогресс космических, ракетных и ядерных технологий, с другой стороны, вверг страну на путь ресурсоемкого развития.

Такие индустриальные преобразования сопутствовали развитию узловых элементов территориальной структуры, среди них наблюдался эволюционный рост, вызванный увеличением числа выполняемых ими функций (прил. 2). Их формирование было сопряжено с возведением и усовершенствованием линейных элементов[2]. Полномерное развитие опорных элементов территориальной структуры, особенно неограниченное становление протоузлов, способствовало формированию ареальных элементов территориальной структуры, эволюционный рост которых был сопряжен с вовлечением в экономическую деятельность огромных территориальных пространств. Так, на основе повсеместного развития элементов территориальной структуры осуществлялся процесс системных изменений территориальной структурированности и обеспечивалось формирование разветвленной каркасной конструкции[3] юга Дальнего Востока России.

---

[1] Гавров С.Н. Модернизация во имя империи. Социокультурные аспекты модернизационных процессов в России [Электронный ресурс]. URL: http://yanko.lib.ru/books/cultur/gavrov-modernizac_vo_imya_imperii.pdf/. (дата обращения 13.01.2012); Паин Э.А. Исторический «бег по кругу» // Общественные науки и современность. – 2008. – № 4. – С. 5-20.

[2] Перевалочные пункты в Сретенске, Суражевке, Благовещенске, Хабаровске, Комсомольске-на-Амуре; специализированные причалы по погрузке массовых грузов, Тихоокеанский военно-морской флот (1933 г.) и Советская китобойная флотилия «Алеут», причальные линии, эстакады; подъездные железнодорожные пути и магистрали (1936 г.) от ст. Карымская Забайкальская железная дорога до ст. Уссурийск и Комсомольск-на-Амуре – Волочаевка (1936 г.), подстанционная линейно-путевая связь – телеграфный быстродействующий аппарат Бодо и Морзе; пункты по перекачке нефти в Хабаровске, Комсомольске-на-Амуре, Иннокентьевке; автомагистраль Хабаровск-Владивосток (Ковальчук, М.А. История транспорта Дальневосточной России (вторая половина XIX века – июнь 1941 г). Кн. 1: Технические и социально-правовые аспекты развития транспорта региона. – Хабаровск: ПГО, 1997. – С. 26; 38; 53; Алимов Ю.П., Жохов В.П. Анализ эффективности размещения производительных сил Сибири и Дальнего Востока. – М.: Финансы, 1979. – С. 53).

[3] Субъядро: Хабаровск, узлы – Благовещенск, Николаевск-на-Амуре, Комсомольск-на-Амуре, Биробиджан, Суражевская, Советская Гавань, Уссурийск, Владивосток; протоузлы: поселок Ярославский (месторождение полевого шпата), Ульматинский молибденовый рудник, порт Певек (месторождение оловянных руд), Эхаби, Катангли, Парамай (нефтедобыча), Сучан, Артем, Райчихинск (угольные месторождения). (Более подробно см.: Саушкин Ю.Г. Экономическая география: история, теория, методы, практика. – М.: Мысль, 1973. – 218 с.; Дьяконов Ф.В., Покшишевский В.В., Хоментовский А.С. Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика. – М.: Мысль, 1966. – С. 51; 144–145).

Неограниченное постоянное увеличение потребления сырьевых ресурсов, особенно топливно-энергетических[1], так необходимых для развития производительных сил региона[2], к середине 80-х годов привело к развитию социально-экономического кризиса, потенциал которого накапливался десятилетиями, его нарастание грозило вылиться в череду необратимых последствий в виде распада целых отраслей, инфраструктуры[3].

В таких сложившихся условиях территориальная структура не развивалась, ее функциональная деятельность была незначительной, предприятия работали с перебоями, инфраструктурное движение было минимальным, что позволило автору сделать вывод о стагнации системы и деградации каркасной конструкции региона, которая в период экономического кризиса стала более слабой.

Одной из важнейших причин начала кризиса стала сложившаяся нерациональная структура всей экономики[4]. В связи с чем возник вопрос о преобразовании экономической административно-командной системы. Правительство понимало, что в таких сложных экономических условиях кризиса без политической и экономической модернизации основ власти не обойтись. Вследствие этого правительство стало осуществлять государственную политику модернизации так называемую «перестройку»[5], направленную в сторону частичного изменения политической системы. Причем основной ее целью было осуществление перехода от нетоварной, редистрибутивной модели к рыночно-демократической.

Изначально рассчитанная на модернизационные изменения административно-командной системы «перестройка» привела к политическому кризису, предопределив неизбежность краха коммунистического строя[6] и распада государства. В сущности, частичная модернизация правительством политической системы в 1985–1991 гг. в сторону демократизации и формирование рыночных отношений обернулось для Советской России постепенным разложением административно-командной системы. Выбранная правительством тактика не только

---

[1] Николаев Н.М., Снегур Н.М. Перспективы развития экономики Дальнего Востока. Хабаровск: ХКИ, 1968. – С. 8; 120; Суворова А.Ф. Промышленность Дальнего Востока сегодня и завтра // География в школе. – 1975. – № 3. – С. 15-21.

[2] Наиболее разносторонними в индустриальном отношении являлись Приморский и Хабаровский края и Амурская область (Минакир П.А. Дальний Восток России: Экономическое обозрение. Хабаровск: РИОТИП, 1995. – С. 58; Экономическая география СССР / под ред. А.Д. Данилова, В.В. Кристанова, С.И. Ледовских. – М.: Высш. шк., 1983. – С. 356).

[3] Минакир П.А. Дальний Восток России: экономическое обозрение. – Хабаровск: РИОТИП, 1995. – С. 60.

[4] Остапкович Г.О. О социально-экономическом развитии СССР на рубеже 80–90-х годов // Вопросы экономики. – 1998. – № 7. – С. 153–159.

[5] Программа перестройки была представлена делегатами XXVII съезда партии 25 февраля 1986 года (Шапталов Б.Н. Россия в поисках эффективности. – М.: Наука, 2003. – С. 328).

[6] Феномен холодной войны в международных отношениях XX века: итоги и перспективы исследования // Новая и новейшая история. – 2006. – № 6. – С. 73–100; Остапкович Г.О. О социально-экономическом развитии СССР на рубеже 80–90-х годов // Вопросы экономики. – 1998. – № 7. – С. 153–159; Амурская нива. – 1986. – 6 сентября; Ваисс М. Международные отношения после 1945 года. – М.: Городец, 2005. – С. 235.

не вывела страну из экономического кризиса, но и усугубила его, показав, по мнению К.С. Гаджиева, внутреннюю несостоятельность системы и ее несоответствие внешней политики[1].

Проводимая правительством государственная политика модернизации так называемая «перестройка», направленная на преобразование экономической системы и властных структур, закончилась провалом и привела к распаду государства, ознаменовав собой волну новых модернизаций революционного характера. Так, с 1993–2012 гг. на территории уже Российской Федерации новые политические структуры власти провели экономические и социальные реформы, которые изменили страну:

– демонтаж рухнувшей плановой экономической и политической систем; формирование новых отношений в социально-экономической, политической сферах 1993–1998 гг. [2];

– восстановление российской государственности и экономический подъем страны 1998–2008 гг.[3];

– политика интеграции в Азиатско-Тихоокеанский регион 2008–2012 гг.[4]

– политика интеграции в Азиатско-Тихоокеанский регион 2008–2012 гг.[5];

– 2013–2014 гг. формирование и реализация промышленной политики[6];

– 2014–2018 гг. становление и развитие промышленных парков и кластеров[7].

В период с 1993–2008 гг. трансформации экономической и политической систем в России, не имея привычных источников государственного финансирования, большинство отраслей промышленности прекращали свою деятельность, либо работали с перебоями. В таких тяжелых условиях развивались добывающие производства. На Дальнем Востоке их функционирование способствовало созданию протоузлов, наличие которых не только существенно перегружало структуру всей экономики, но и не оказывало существенного влияния на эволюционный рост элементов территориальной структуры. Однако их наличие указывало на разветвленность каркасной конструкции юга Дальнего Востока России вширь.

В России с 1993–2008 гг., несмотря на предпринятые правительством модернизации, наблюдалась низкая производительность труда, ощущалась технологическая отсталость российской экономики, неэффективность власти, что приве-

---

[1] Гаджиев К. С. Геополитика. – М.: Междунар. отношения, 1997. – С. 198.

[2] Аверин А. Сущность и задачи модернизации [Электронный ресурс]. – 2012. URL: http://www.lawinrussia/ru/modernizatsiya-rossii-uroki-istorii-i-sovremennye-zadachi (дата обращения 11 января 2012 г.)

[3] Там же.

[4] Богатурова А.Д. Российский Дальний Восток в новых геопространственных измерениях Восточной Евразии // Мировая экономика и международные отношения. – 2004. – № 10. – С. 93; Мосяков Д. Россия – АТР: хорошие отношения с достойными партнерами. Некоторые аспекты российской политики в Азиатско-Тихоокеанском регионе // Азия и Африка сегодня. – 2003. – № 10. – С. 14.

[5] Богатурова А.Д. Российский Дальний Восток в новых геопространственных измерениях Восточной Евразии // Мировая экономика и международные отношения. – 2004. – № 10. – С. 93; Мосяков Д. Россия – АТР: хорошие отношения с достойными партнерами. Некоторые аспекты российской политики в Азиатско-Тихоокеанском регионе. // Азия и Африка сегодня. – 2003. – № 10. – С. 14.

[6] Федеральный закон от 31.12.2014 № 488-ФЗ «О промышленной политики в РФ». [Электронный ресурс]. URL: http://base.garant.ru/70833138/ (дата обращения 13.01.2012 г.).

[7] Там же.

ло к экономическому кризису (2008–2009 гг.). На юге Дальнего Востока России, как и по стране в целом, складывалась неблагоприятная для того времени обстановка: дороговизна товаров, дефицит, инфляция, неразвитость сфер обслуживания, недоступность высокотехнологичной продукции – привели к массовой эмиграции квалифицированных специалистов за рубеж. Тенденция оттока населения, как отмечал Е. Мотрич, носила стабильный характер. По данным статистики, ежегодно за пределы Дальневосточного региона выезжали от 9 до 13 тыс. человек[1].

С 2008–2012 гг. осуществление правительством государственной политики модернизации в сфере инфраструктуры и транспорта, формирование трансграничного сотрудничества со странами АТР поспособствовало активному развитию и созданию линейных элементов территориальной структуры[2] геополитического значения в направлении восток-запад, север-юг. Их рост сопровождался расширением каркасной конструкции региона за пределы государственной границы России в сторону зарубежья.

В совокупности проведенные правительством модернизации с 1998–2012 гг. не разрешили до конца экономические и политические проблемы, экономика России по-прежнему оставалась сырьевой. Ее подъем с 2000–2008 гг. – это результат ценовой политики экспорта энергоресурсов. Преодолеть сырьевую зависимость, по мнению Э.А. Паина, можно, если в России большую часть продукции будут составлять интеллектуальные производства – ресурсозамещающие и информационные технологии[3]. Именно эти технологии в условиях сужения рынка сбыта энергетических ресурсов, по мнению В.Л Иноземцева[4], должны стать для России основой перехода от сырьевой экономики к развитию постиндустриальной. Что касается модернизаций политического характера, то их реализация до сих пор не привела к построению демократического правового эффективного государства.

Дальнейшее экономико-политическое развитие юга Дальнего Востока и всей РФ осуществлялось по принципу инновационной модернизации промышленности. Так с 2013–2018 гг. на дальневосточной территории постепенно стал реализовываться государственный проект – промышленная политика, в рамках, которой реализуется процесс формирования высокотехнологичной конкуренто-

---

[1] Власти пока бессильны остановить отток населения с Дальнего Востока [Электронный ресурс]. URL: http://vestiregion.ru/2011/11/04/vlasti-poka-bessilny-ostanovit-ottok-naseleniya-s-dalnego-vostoka/ (дата обращения 22.03.2012).

[2] Распоряжение Правительства РФ № 1661 [Электронный ресурс]. 2008 г. URL: http://www.ebiblioteka.ru/browse/doc/13013219 (дата обращения 16 мая 2008 г.); Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на 1996–2005 и до 2010 года: правительственное постановление от 19 марта 2002 № 169 [Электронный ресурс]. – 2008 г. URL: http://law.rufox.ru/view/2/54.htm (дата обращения 16 мая 2008 г.); Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.) [Электронный ресурс]. 2008. URL: http://www.businesspravo.ru/Docum/DocumShow_DocumID_12067.html (дата обращения 16 мая 2008 г.); Распоряжение Правительства РФ 1661-р. Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока до 2015 года» [Электронный ресурс]. – 2008. URL: http://docs.cntd.ru/document/902073548 (дата обращения 16 мая 2008 г.); Постановление Совета Федерации ФС РФ 193-СФ. О проекте федерального закона «О приграничном сотрудничестве».

[3] Паин Э.А. Исторический «бег по кругу» // Общественные науки и современность. – 2008. – № 4. – С. 17.

[4] Иноземцев В.Л. Пределы «догоняющего» развития. – М.: Наука, 2000. – С. 66, 71–76.

способной промышленности, обеспечивающей переход экономики государства от экспортно-сырьевого типа к инновационному типу развития. Основные положения модернизационного преобразования промышленности отображены правительством в нормативно-правовых, законодательных документах[1].

Огромное значение для экономики региона имеет формирование промышленных парков и организация их деятельности. Они обеспечивают максимально благоприятные условия для создания новых высокотехнологичных производств, модернизации промышленного производства, наращивания производственного потенциала, что способствует достижению целей государственной политики в сфере импортозамещения. Деятельность промышленных парков особенно эффективна в долгосрочной перспективе. И они, как правило, являются основой специальных экономических зон – территорий опережающего социально-экономического развития (ТОР). На сегодняшний день на территории юга Дальнего Востока, согласно Федеральному закону № 473-ФЗ от 30 03 2015 г «О территориях опережающего социально-экономического развития»[2], функционируют следующие индустриальные парки: «Белогорск», «Приамурская», «Свободный» – Амурская область; «Амуро-Хинганская» – Еврейская автономная область; «Дальэнергомаш», «Авангард», «Советская Гавань», «Хабаровск», «Комсомольск», «Николаевск» – Хабаровский край; «Камчатка» – Камчатский край; «Владивосток», «Большой Камень», «Нефтехимический» «Надежденский», «Михайловский» – Приморский край; «Южная», «Горный воздух» – Сахалинская область [3].

Реализация правительственных постановлений, распоряжений, целевых программ формирования и развития промышленной политики привела к преобразованию как узловых элементов, за счет роста и модернизации промышленности, так и ареальных элементов территориальной структуры. Последние, являясь площадными образованиями, по причине повсеместного создания индустриальных парков начинают испытывать реорганизацию. Переустройство характеризуется укрупнением и территориальным ростом одного из ареальных элементов – сегментного подтипа – слияние отдельных видов деятельности. На практике сегментному подтипу соответствует процесс создания и развития промышленных парков. Именно сегментный подтип ареального элемента территориальной структуры становится узловым центром промышленного, инфраструктурного развития юга Дальнего Востока.

В целом, третья волна модернизаций проходила по России неравномерно. Ее объединял с первой и второй волной тот факт, что она так же, как и предыдущие, была направлена с 1920–1985 гг. на преобразование лишь экономической

[1] Федеральный закон от 31.12.2014 № 488-ФЗ «О промышленной политики в Российской Федерации»; Постановление правительства РФ №328 от 15.04.2014 г. государственная программа «Развития промышленности и повышения ее конкурентоспособности»; распоряжение правительства РФ № 2433-р от 20.12.2012 г.; Стратегия инновационного развития РФ до 2020 года; Постановление Правительства РФ № 733 от 18.07.15 г. «О промышленных парках и технопарках РФ» (прим. автора).

[2] Федеральный закон № 473-ФЗ от 29 12 2014 г. «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» (вступил в силу 30.03.2015 г.) // Портал правовой информации [Электронный ресурс] URL: http://kremlin.ru/acts/bank/39279 (дата обращения 13.03.2018)

[3] Перечень – список индустриальных парков в России – 2017-2018 гг. [Электронный ресурс]. URL: http://russiaindustrialpark.ru/industrialparks_catalog_perecheny_spisok_russia / (дата обращения 09.11.2017).

сферы и тех отраслей индустрии, которые непосредственно были связаны с обороноспособностью страны. Экономический рост военных производств с 1920–1985 гг., с одной стороны, способствовал началу системных изменений территориальной структурированности за счет реорганизации узловых элементов территориальной структуры и неограниченному становлению протоузлов. Их повсеместное появление не только способствовало развитию каркасной конструкции юга Дальнего Востока вширь, но и значительно «утяжелило» ее. С другой стороны, интенсивное развитие добывающих предприятий привело Россию на путь ресурсоемкого развития, закончившегося для нее экономическим кризисом. Преобразовательные попытки государства с 1985–1991 гг. выйти из него обернулись крахом административно-командной и политической систем и распадом государства.

При этом третья волна модернизаций имеет существенные отличия, которые наиболее четко проявились в России с 2008–2012 гг. Среди них: развитие нефтегазоносных отраслей промышленности вместо оборонных производств; роль структурообразующей функции формирования территориальной структуры взяли на себя линейные элементы территориальной структуры. Здесь их строительство явилось импульсом к созданию узловых элементов. Такая модель организации территориального пространства получила название линейно-ядерная, в ней источником становления территориальной структурированности служат не протоузлы, а транспортные линии[1].

Модернизации с 2008–2011 гг. носили революционной характер и были направлены на модификацию экономических и политических основ государства, их результатом стало формирование рыночных отношений в экономике. В период действия таких модернизаций территориальная структура развивалась медленно, основным импульсом ее роста стали линейные элементы, которые способствовали всеобщему оживлению системы в целом. Однако узловые, ареальные элементы продолжали функционировать в стагнационном режиме, несмотря на наличие и активную деятельность протоузлов, расширявшие каркасную конструкцию Дальневосточного региона вширь. Так, государственная политика проведения модернизаций способствовала оживлению территориальной структурированности юга Дальнего Востока за счет реализации политики транспортного сотрудничества и, как следствие, роста линейных элементов магистрального подтипа – трубопроводы.

Таким образом, проведенный анализ трех волн революционных модернизаций в России показал, что мощным толчком к проведению модернизаций служат, по мнению А. Колганова, экстраординарные обстоятельства[2]. Каждая новая волна модернизаций в России была связана с необходимостью сократить разрыв в уровне развития с передовыми странами, повысить обороноспособность государства, особенно в период военных поражений и устранения нарастающей геополитической угрозы. Такая узкоцелевая направленность модернизаций, без преобразования политической системы, придавала им некую степень незавершенности и фрагментарности, характеризующуюся чередованием реформ и контрреформ, которая обусловлена специфическими особенностями России, ее

[1] Шведов В.Г. Историческая политическая география: обзор становления, теоретические основы, практика. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – С. 88–89; Саушкин Ю.Г. Экономическая география: история, теория, методы, практика. – М.: Мысль, 1973. – 559 с.

[2] Колганов А. Три модернизации в России и наше время [Электронный ресурс]. 2012. URL: http://www.zlev.ru/69_64.htm (дата обращения 8 января 2012 г.)

внешними и внутренними обстоятельствами, во многом предопределяющими темпы и динамику модернизаций.

В осуществлении государством однонаправленных, незавершенных модернизаций, имеющих узкую целевую направленность, в развитии территориальной структурированности на территории юга Дальнего Востока четко прослеживается закономерная тенденция, характеризующаяся зависимостью развития территориальной системы от циклов проведения государственной политики модернизаций. При этом пульсирующей динамикой обладают узловые элементы территориальной структуры, в то время как сама система имеет стагнационное развитие. Их пульсионность проявляется на основе развития отраслей индустрии и неограниченного, повсеместного появления протоузлов, достаточно утяжеляющих и расширяющих каркасную конструкцию вширь на территории юга региона.

2.2. Узловые и линейные элементы территориальной структуры юга Дальнего Востока в контексте трансформации и модификации основных политических институтов

Узловые и линейные элементы составляют основу территориальной структуры и являются объективным показателем ее устойчивости. Следовательно, основной причиной возникновения системных изменений территориальной структурированности будет их реорганизация. Источником таких преобразований служит экономический рост отраслей народного хозяйства, выступающих объектом продуцирования принимаемых органами политической власти решений в области экономики юга Дальнего Востока. Следовательно, главными субъектами политики экономических изменений выступают политические институты, которые видоизменяют территориальную структуру. Соответственно их трансформация и модификация в течение развития политических практик – Российской империи, Советской России и Российской Федерации – оказывают воздействие на становление узловых и линейных элементов, размещение которых по территории юга Дальнего Востока России указывает на политический аспект изменений системы.

Особая роль в этом вопросе отводится институту политической власти, проявляющемуся в деятельности государственных органов законодательной и исполнительной власти. Именно от их деятельности по управлению социально-экономическими, политическими процессами, регулированию социально-экономических и политических отношений, определению направлений политики модернизаций зависит политическая стабильность и экономический уровень развития юга Дальнего Востока. Однако все же главное право в вопросе осуществления политических отношений на основе власти принадлежит государству. Это ведущий политический институт управления, который определяет выбор пути политико-экономического развития юга региона. На его территории, в зависимости от выбранного правительством направления государственной политики модернизации и реорганизации, осуществлялось становление и развитие узловых и линейных элементов территориальной структуры. Системное изменение их территориальной структурированности происходило в контексте модификации и трансформации политических институтов.

Наиболее ярко модернизационные изменения в развитии узловых и линейных элементов территориальной структуры посредством деятельности государственных органов власти как связующих механизмов функционирования политической системы можно рассмотреть через призму становления государственности[1] – Российской империи, СССР, Российской Федерации.

При осуществлении данного процесса правительство, в первую очередь, руководствовалось одной общей целью – закрепить территорию юга Дальнего Востока в составе государства. Побудительным мотивом к этому послужили различные как внешние, так и внутренние обстоятельства. При Российской империи – это давно назревшая аграрная проблема, требующая незамедлительного решения, ввиду социальных волнений. Однако мощным толчком к освоению юга Дальневосточного региона России стало все же, по мнению ряда исследователей[2], поражение в Крымской войне и, как следствие, заключение невыгодного для себя во всех отношениях Парижского мирного трактата (1856 г). В соответствии с ним Российская империя лишилась права иметь на Черном море военно-морские силы и тем самым контролировать и представлять интересы своего государства в геополитическом пространстве[3], что сильно ослабило западные границы империи. Ее внешнеполитический ракурс поменялся, западные рубежи предстали в виде фронтальной[4] границы, изолировав Россию от внешнего воздействия, лишив ее потока инвестиций и главного источника экономического развития – жесткой международной конкуренции. Такая неблагоприятная ситуация в значительной степени ускорила процесс закрепления юга Дальнего Востока Российской империей. Российское правительство процесс политического завоевания региона рассматривало не столько в качестве компенсации за потерю выхода в международное пространство и единственного способа создания мощного военно-морского флота, сколько с целью создания великой империи[5] за счет мирного присоединения Китая к своим владениям.

---

[1] Автор полагает, что если государство представляет собой организацию политической власти в обществе, то государственность, по существу, олицетворяет глубину, широту и качество проникновения в общество идей и взглядов, освещающих реальную деятельность государства. Государственность – это целостная система идей и взглядов, используемых в организации и деятельности самого государства. Одну из первых попыток сформулировать понятие «государственность» применительно к России предпринял А.Б. Венгеров. Он различал понятия «российская государственность» и «Российское государство», полагая, что к российской государственности надо подходить не только с политических, экономических, социальных позиций, но и с культурологических, т.е. необходимо в российской государственности видеть большую культурную ценность. Государственность трактовалась им не только как совокупность политических, экономических, социальных и культурологических процессов, присущих данному государству, но и как исторический процесс, охватывающий значительный промежуток времени, в течение которого осуществляется жизнедеятельность общества (Венгеров А.Б. Теория государства и права. – М.: Юность, 2000. – 521 с.).

[2] Колосов В.А., Мироненко Н.С., Верт Н., Колганов А. и др. (прим. авт.)

[3] Колосов В.А., Мироненко Н.С. Геополитика и политическая география. – М.: Аспект-Пресс, 2001. – С. 142; Троцкий Н.А. Россия в XIX веке. – М.: Высш. шк., 1999. – С. 156–157.

[4] Колосов В.А., Мироненко Н.С. Геополитика и политическая география. – М.: Аспект-Пресс, 2001. – С. 479.

[5] Схиммельпеннинк ванн дер Ойе Девид. Навстречу Восходящему солнцу: как имперское мифотворчество привело Россию к войне с Японией. – М.: НЛО, 2009. – С. 94.

Совсем иного характера были причины Советской России, здесь приоритетное положение занимала нарастающая геополитическая угроза ее национальным интересам в регионе, которую необходимо было устранить. А главное, сохранить уникальную, по мнению П.Я. Бакланова, в геополитическом и экономико-географическом отношении территорию, имеющую огромный природно-ресурсный потенциал, особенно наличие энергоресурсов, в составе государства, и восстановить геополитические позиции России на Тихом океане[1]. Исключительные по своему характеру и содержанию мотивы сыграли знаковую для региона роль в его закреплении, освоении и развитии на протяжении периода Советской России.

Совершенно другие причины сложились в Российской Федерации, здесь превалирующее значение занимали интеграционные процессы со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, которые представляли для России сферу жизненно важных интересов, поскольку складывалась исключительная перспектива непосредственно соприкоснуться с крупнейшими (кроме Евросоюза) экономиками мира – США, Японией и Китаем, АСЕАН, Индией и быстро растущими странами Латинской Америки[2]. В этой связи не последнюю роль сыграли преимущества юга региона – скопление огромного количества энергетических и геологических, лесных, рыбных ресурсов; геополитическое положение, характеризующиеся, по мнению П.Я. Бакланова, наличием самой протяженной в стране сухопутной границей с КНР, КНДР и морской с Японией и США[3]. Огромные перспективы надолго определили положение юга Дальневосточного региона России в экономической структуре российского государства. Они обеспечили хоть и довольно слабое ввиду его сырьевой направленности, но относительно стабильное социально-экономическое развитие через интеграционные процессы со странами АТР.

В целом, исполнение главной для правительства цели – закрепление территории юга региона в составе государства с учетом определенных внутренних и внешних обстоятельств, зависящих только от реалий того времени, способствовало здесь процессу становления государственности – Российской империи, СССР, Российской Федерации. Однако различие в причинах, побудивших руководство к действию, привело к неоднозначному развитию региона, концентрируя особое внимание на тех или иных объектах социально-экономического, политического и интеграционного значения. Вследствие этого можно сделать вывод о том, что политический процесс становления государственности на территории юга Дальнего Востока России в течение развития политических практик

---

[1] Орнацкая Т., Ципкин Ю., Ширяев В. Из истории борьбы с интервенцией на российском Дальнем Востоке в 1921–1922 гг. // Проблемы Дальнего Востока. – 2006. – № 5. – С 125-137; Светачев М.И. Империалистическая интервенция в Сибири и на Дальнем Востоке (1918–1922 гг.). – Новосибирск: Наука, 1983. – С. 214–215; Системная история международных отношений / под ред. А.Д. Богатурова: в 2 т. Т. 1: События 1918–1945 годов. – М.: Культурная революция, 2006. – С. 135; 134.

[2] Титаренко М. Актуальная проблема. Российские интересы в АТР и принципы формирования азиатской политики России в первой половине XXI века // Африка и Азия сегодня. – 2005. – № 4. – С. 2–8.

[3] Бакланов П.Я. Геополитическое положение Дальнего Востока России как стратегический фактор развития региона // Проблемы экономической политики на российском Дальнем Востоке: материалы международной научно-практической конференции. – Хабаровск: РИОТИП, 2001. – С. 69–71.

осуществлялся неодинаково. Это объяснялось, прежде всего, задачами государства в отношении юга Дальневосточного региона России. Здесь также стоит заострить внимание на значимости региона для страны, какова его роль в общей структуре государства – политическая, экономическая, сырьевая, интеграционная. В зависимости от этого и осуществляется развитие юга региона, создаются в его пределах соответствующие органы власти, строится система как расселения населения, так и размещения отраслей промышленности и инфраструктуры.

В каждом конкретном случае политическая практика установления органов государственной власти является следствием политики государства, направленной на реализацию общей для правительства цели, используя различные способы политического освоения, такие, как административная и сырьевая колонизация, интеграция в Азиатско-Тихоокеанский регион. Смещение политических практик порождало изменение территориальной структуры, оказывая влияние на экономическое и социальное развитие юга Дальнего Востока России, что, в конечном счете, способствовало своеобразному формированию его опорного каркаса системы. При этом в качестве основных средств управления колонизируемой территории служили созданные здесь узловые и линейные элементы территориальной структуры. Их развитие диктовалось внутренней и внешней политикой государства в отношении юга Дальнего Востока. Так становление государственности Российской империи на территории юга региона началось с формирования управления, занимающегося переселением, водворением, расселением населения. Созданное управление представляло собой четко организованную иерархическую военную структуру[1], она включала станичный сход – распорядительный орган и станичное правление – исполнительный орган. В станичное правление входили атаман, его помощники, казначей и трое доверенных из станичного хода. Основная власть в данном управлении была сосредоточена в руках атамана, который выполнял административно-полицейские, хозяйственные функции. Основная задача управления состояла в осуществлении правительственной задачи – закрепление юга региона в составе Российской империи.

В этой связи организация и строительство узловых элементов территориальной структуры осуществлялось военными в «строго установленном российской администрацией порядке»[2]. Он проявился в создании на определенном расстоянии друг от друга, даже в ущерб экономическому и хозяйственному развитию, центров (фокусов) низшего порядка – протоузлы, которым на практике соответствовали сооруженные казаками остроги, зимовья, военные посты, наделенные военно-административными функциями[3]. Такой сложившийся политический порядок указывал на военно-административную колонизацию юга Даль-

[1] Сергеев О.И. Казачье самоуправление на Дальнем Востоке [Электронный ресурс]. 2011. URL: http://www.samoupravlenie.ru/46-02.php (дата обращения 12 июня 2011 г.); Барбенко Я.А. Крестьянское расселение в Приморской области как часть русской колонизации Приамурья во второй половине XIX века: дис. … канд. ист. наук. – Владивосток, 2010.

[2] Артемьев А.Р. Строительство городов и острогов Забайкалья и Приамурья во второй половине XVII–XVIII века и типы оборонительных сооружений // Отечественная история. – М.: Наука. – 1998. – № 5. – С. 140–147.

[3] Там же; Шведов В.Г. Историческая политическая география: обзор становления, теоретические основы, практика. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – 259 с.

него Востока[1], а расположенные вдоль левого побережья реки Амур сооруженные казаками протоузлы как бы очерчивали будущую границу и представляли собой первичную линию обороны[2]. Параллельно ее формированию в глубине региона создавались центры (фокусы) хозяйственной, промышленной направленности, например: Зея-Пристань, Свободный Софийск, Мариинск, Сретенск и др. Они играли не только хозяйственную роль, но также являлись как внутренними базами[3], так и формировали дополнительную эшелонированность оборонительных линий, таким образом, была создана вторая линия узловых элементов территориальной структуры (прил. 3). Между первой и второй линией наблюдалось значительное ареальное пространство (внутрикаркасное пространство), служащее дополнительным источником развития каркасной конструкции юга Дальнего Востока[4]. Так административное управление, сформированное Российской империей на юге региона, обеспечило создание двух оборонительных линий из опорных элементов территориальной структуры узлового характера, ориентированных, прежде всего, на формирование линии государственной границы и ее полного жизнеобеспечения.

После заключения Амурского и Пекинского договоров, подписанию которых способствовали внутренние и внешние обстоятельства, на территории юга Дальнего Востока была официально установлена государственная граница, проходившая вдоль реки Амур, Уссури, оз. Ханка до р. Тумыньцзянь[5]. С ее становлением в регионе сложилась новая система государственного управления, в которой приоритетное положение занимало образованное Приморское Генерал-Губернаторство с резиденцией в городе Хабаровске (рис. 2.1).

Согласно рис. 2.1 государственная власть в полном объеме принадлежала Приморскому Генерал-Губернатору, в подчинении которого находились следующие структурные подразделения: Администрация губернаторов, Гражданская Администрация и военные областные губернаторы. Их деятельность сводилась к поддержанию порядка, укреплению государственных границ, развитию социально-экономической составляющей юга Дальневосточного региона.

---

[1] Чернавская В.Н. Россия на Тихом океане. XVIII – первая половина XIX: историко-географические очерки. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – С. 41; Бурилова В.С. История формирования территориально-промышленных структур Приморского края в середине XIX начале XX века / отв. ред. Л.М. Галлямова. – Владивосток: Дальнаука, 2003. – 87 с.; Алексеев П.А., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в. – 1917 г.). – М.: Наука, 1989. – 224 с.; Волынчук А.Б. Роль КВЖД в формировании территории Российского государства на его дальневосточных рубежах // Н.М. Пржевальский и современное страноведение: материалы научно-практической конференции. – Смоленск: Изд-во СГУ, 1999. – С. 34–36.

[2] № 115 Высочайше утвержденное мнение Государственного Совета (Собр. указ 1894 г. июля 22, ст. 890) о заселении казаками приграничной полосы Приамурского края от 03 июня 1894 г. // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1890–1895 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2006. – С. 220.

[3] Их обязанностью было обеспечение всем необходимым военные посты, входившие в состав первой линии обороны (прим. автора).

[4] Шведов В.Г. Историческая политическая география: обзор становления, теоретические основы, практика. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – С. 92.

[5] Кабузан В.М. Как заселялся Дальний Восток (вторая половина XVII – начало XX века). – Хабаровск: ХКИ, 1976. – С. 37.

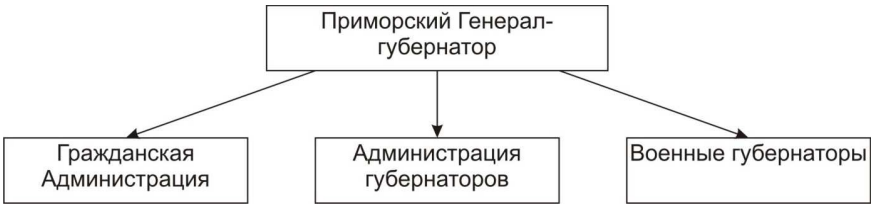


Рис. 2.1. Политическая система государственного управления территорией юга Дальнего Востока в XIX веке[1]

Однако основной задачей органов государственной власти было дальнейшее закрепление территории юга Дальнего Востока в составе Российской империи. В ее выполнении особая роль отводилась развитию транспортной инфраструктуры юга региона. Управление осуществлялось с помощью единственно ключевых линейных элементов территориальной структуры, которые были представлены двумя их подтипами: собственно-структурная ось и первичная ось. Собственно-структурная ось включала в себя: почтовые дороги, сквозной почтовый тракт между Благовещенском и Хабаровском (Амурская колесная дорога); зимний вьючный тракт между Благовещенском и Покровским хутором; колесной почтовый тракт между станицей Черняевой и Зеей-Пристанью[2]. Первичная ось включала: проселочные дороги, пролегающие по территории заселенной крестьянами, казачьих войск, казенных земель (прил. 5). Недостаток и низкое качество имеющихся дорог затрудняло и делало, как полагают И.И. Уваров и А.Д. Данилов, «невозможным дальнейшее экономическое развитие региона», труднодоступность, неразвитость инфраструктуры в совокупности вызывали необходимость незамедлительного принятия правительством России политического решения о строительстве железных дорог[3].

Сооружение магистралей на территории юга региона правительством осуществлялось «с учетом логики ключевых геостратегических точек»[4] на тех участках, которые представляли экономическое, политическое и стратегическое значение для России. В сущности, железная дорога соединяла важные геостратегические элементы территориальной структуры (прил. 4; 5):

– Благовещенск, Хабаровск, Владивосток — Уссурийская железная дорога[5];

---

[1] Политическая система государственного управления территорией юга Дальнего Востока России в XIX веке взята автором из работ А. Кириллова, П.А. Алексеева, Б.Н. Морозова (Географический статистический словарь Амурской и Приморской областей / под ред. А. Кириллова. – Благовещенск: О.Д. Мокиц, 1894. – С. 335; Алексеев П.А., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в. – 1917 г.). – М.: Наука, 1989. – 224 с.).

[2] Алексеев А.И., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX – 1917 г). – М.: Наука, 1989. – 224 с.

[3] Дьяконов Ф.В., Покшишевский В.В., Хоментовский А.С. Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика. – М.: Высш. шк., 1973. – С. 87; Схиммельпеннинк ванн дер Ойе Девид. Навстречу Восходящему солнцу: Как имперское мифотворчество привело Россию к войне с Японией. – М.: НЛО, 2009. – С. 108.

[4] Дьяконов Ф.В., Покшишевский В.В., Хоментовский А.С. Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика. – М.: Высшая школа, 1973. – С. 87; Схиммельпеннинк ванн дер Ойе Девид. Навстречу Восходящему солнцу: Как имперское мифотворчество привело Россию к войне с Японией. – М.: НЛО, 2009. – С. 108.

[5] № 36. Протокол собрания Хабаровской городской Думы о безвозмездном отводе участков земли под строительство Уссурийской железной дороги от 6 июня 1894 г. // Хабаровск. Страницы истории: сборник документов Государственного архива Хабаровского края, Российского государственного архива Дальнего Востока об истории развития города Хабаровска. – Хабаровск: Частная коллекция, 2008 – С. 42.

– Верхнеудинск (Улан-Удэ), Чита, Пограничный, Мукден, Владивосток – Восточно-Китайская дорога[1];

– Владивосток, Мукден, Дальний, Порт-Артур – Южно-Маньчжурская дорога;

– Чита, Владивостока, Благовещенск – Амурская железная дорога[2].

Созданная Российской империей система административного управления юга Дальнего Востока выполнила возложенную на нее задачу – обеспечила тесную связь юга региона с европейской частью России путем строительства важных в стратегическом отношении линейных элементов территориальной структуры – Уссурийская, Китайско-Восточная, Южно-Маньчжурская, Амурская железные дороги.

Процесс становления государственности Российской империи на территории юга Дальнего Востока носил политический характер и сопровождался формированием такого административного управления, которое способно было в условиях геополитического противостояния выполнить возложенную на нее задачу – закрепить территорию юга региона в составе Российской империи.

Реализация правительством поставленной задачи способствовала созданию двух оборонительных линий из опорных элементов территориальной структуры узлового характера, выполняющих роль государственной границы. Это привело к формированию каркасной конструкции региона, представлявшей собой систему, опиравшуюся на основные узловые элементы территориальной структуры Чита, Благовещенск, Хабаровск, Уссурийск, Владивосток, Мукден, Харбин, Порт-Артур, Дальний и связывающую их геостратегические линейные элементы территориальной структуры – Уссурийская, Китайско-Восточная, Южно-Маньчжурская, Амурская железные дороги.

Совершенно иная картина формирования органов государственной власти наблюдалась и в Советской России, и в период гражданской войны. Здесь выделились предопределяющие обстоятельства, предпосылками которых стали предпринимаемые правительством Российской империи модернизации, носящие революционный характер. В сложившейся негативной ситуации единственной политической мерой, направленной на восстановление геополитических позиций России на Тихом океане, устранение назревшей угрозы и сохранение стратегически важных в геополитическом отношении узловых и линейных элементов

---

[1] О сооружении железнодорожных линий в Северной Маньчжурии. № 27. Особый журнал совета министров от 06 марта 1914 года // Особые журналы Совета министров Российской империи. 1909–1917 гг. / 1914 год. – М.: Российская политическая энциклопедия, 2006. – С. 121–125.

[2] О производстве изысканий железнодорожной линии от Сретенска до Хабаровска. № 8 особый журнал Совета министров // Особые журналы Совета министров Российской империи. 1906–1908 гг. / 1906 год. – М.: Российская политическая энциклопедия, 2011. – С. 33–34; По вопросу сооружения Амурской железной дороги. № 96 особый журнал Совета министров от 08 ноября 1906 года // Особые журналы Совета министров Российской империи. 1909–1917 гг. / 1914 год. – М.: Российская политическая энциклопедия, 2006. – С. 306 – 313; Ковальчук М.А. История транспорта Дальневосточной России (вторая половина XIX века – июнь 1941 г.). – Кн. 2: Исторические аспекты транспортного освоения региона. – Хабаровск: Приамурское географическое общество, 1997. – 155 с.

территориальной структуры, стало создание на территории региона буферного государства так называемого «красного буфера»[1] – Дальневосточной республики (ДВР), столицей которой был объявлен Верхнеудинск (ныне Улан-Удэ)[2]. Такая вынужденная мера, вызванная влиянием внутренних и внешних обстоятельств, способствовала созданию в регионе своеобразной системы государственных органов[3] (прил. 7).

Сложившаяся система государственного управления носила временный характер и включала в себя следующие органы власти – Народное Собрание, Правительство, Совет министров, деятельность которых была направлена на решение главной задачи – закрепление региона в составе Советской России и устранение угрозы извне. С ее решением «буферное государство» было ликвидировано, органы власти трансформированы, а территория региона вошла в состав РСФСР[4].

Дальнейший процесс становления государственности Советской России на юге региона сопровождался формированием новой системы управления, которая, тоже носила временный характер (рис. 2.2). Согласно рисунку правительством Советской России была создана система государственных органов власти, состоящая из Дальневосточного Революционного Комитета (Дальревком)[5], Президиума, Дальневосточного экономического совещания, Дальневосточной областной плановой комиссии, которая строго подчинялась Всероссийскому Центральному Исполнительному Комитету и Совету Народных Комиссаров. В задачи новой системы управления входило:

– принятие законных мер в целях поддержания порядка на Дальнем Востоке;

---

[1] Орнацкая Т., Ципкин Ю., Ширяев В. Из истории борьбы с интервенцией на российском Дальнем Востоке в 1921–1922 гг. // Проблемы Дальнего Востока. – 2006. – № 5. – С 125–137; Светачев М.И. Империалистическая интервенция в Сибири и на Дальнем Востоке (1918–1922 гг.). – Новосибирск: Наука, 1983. – С. 214–215; Системная история международных отношений: в 2 т. Т. 1: События 1918–1945 годов / под ред. А.Д. Богатурова. – М.: Культурная революция, 2006. – С. 134–135.

[2] Верхнеудинск был объявлен столицей Дальневосточной Республики // Суворовский натиск. – 2006. – № 6. – С. 4; Светачев М.И. Империалистическая интервенция в Сибири и на Дальнем Востоке (1918–1922 гг.). – Новосибирск: Наука, 1983. – С. 235.

[3] Гавло Ю. Н. Государственный строй Дальневосточной республики. – Томск: Изд-во Томского университета, 1978. – С. 147–154 .

[4] № 82 Телеграмма Президиума ВЦИК о включении ДВР в состав РСФСР и утверждении состава Дальревкома, направленная в Дальревком от 16 ноября 1922 г. // Хабаровск. Страницы истории: сборник документов Государственного архива Хабаровского края, Российского государственного архива Дальнего Востока об истории развития города Хабаровска. – Хабаровск: Частная коллекция, 2008 – С. 92; Дальневосточная республика: Становление. Борьба с интервенцией (февраль 1920 – ноябрь 1922 гг.). Документы и материалы: в 2 ч. Ч. II: Ноябрь 1920 – ноябрь 1922 гг. – Владивосток: Дальнаука, 1993. – С. 296–299; Светачев М.И. Империалистическая интервенция в Сибири и на Дальнем Востоке (1918–1922 гг.). – Новосибирск: Наука, 1983. – С. 285; Азаренко А. А. Методы ликвидации Дальневосточной Республики в 1922 году // Вопросы истории. – 2006. – № 8. – С. 94–104; Системная история международных отношений: в 2 т. Т. 1: События 1918–1945 гг. / под ред. А.Д. Богатурова. – М.: Культурная революция, 2006. – С. 134–144.

[5] Попенко А. Деятельность Дальревкома по организации борьбы с контрабандой на советском Дальнем Востоке (1922–1925 гг.) // Проблемы Дальнего Востока. – 2007. – № 6. – С. 112–120.

– решение вопросов текущей правительственной деятельности;

– внедрение общегосударственных хозяйственных планов, постановлений и распоряжений ВЦИК, СНК, Совета труда и обороны;

– руководство правительственными органами;

– осуществление дальнейшего процесса освоения и развития Дальневосточного региона;

– управление экономической деятельностью[1].

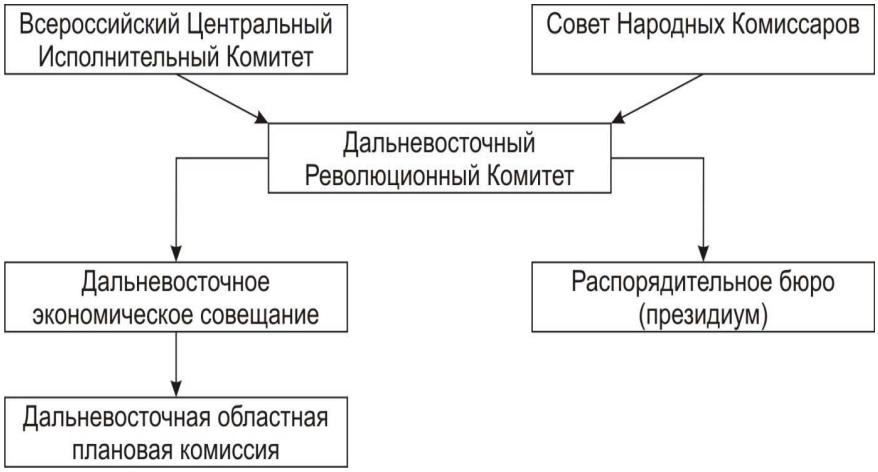


Рис. 2.2. Политическая система государственного управления территорией юга Дальнего Востока России в начале становления советской власти[2]

В сущности задачи данной системы управления были направлены на восстановление промышленных отраслей и транспорта, разрушенных во время гражданской войны и иностранной интервенции. Для ее реализации органы власти сориентировали экономику юга региона на добычу, эксплуатацию собственных ресурсов, освоение которых привело к повсеместному возникновению на месте добычи полезных ископаемых временных поселков – протоузлов[3] (прил. 6). Их деятельность относительно заготовки и сбыта продукции за границу в Китай,

[1] Попенко А. Деятельность Дальревкома по организации борьбы с контрабандой на советском Дальнем Востоке (1922–1925 гг.) // Проблемы Дальнего Востока. – 2007.– № 6. – С. 112–120; Советские органы власти на Дальнем Востоке с 1919–1939 гг. [Электронный ресурс]. 2011. URL: http://vk.com/topic-18761627_24871179 (дата обращения 27 августа 2011 г.)

[2] Политическая система государственного управления территорией юга Дальнего Востока России в начале становления советской власти взята автором из работ В.С. Флерова, А. Попенко (Попенко А. Деятельность Дальревкома по организации борьбы с контрабандой на советском Дальнем Востоке (1922–1925 гг.) // Проблемы Дальнего Востока. – 2007. – № 6. – С. 112–120; Флеров В.С. Дальний Восток в период восстановления народного хозяйства. – Т. 1. – Томск: ТГУ, 1973. – 494 с.).

[3] Артем, Сучан, Липовцы, Тавричанка (каменный и бурый уголь); Буреинский бассейн (Ургальское и Кивдо-Райчихинское месторождения); вдоль Транссибирской магистрали к западу от Хабаровска, на участке Свободный – ст. Галдан (лесозаготовка); от Посьета до Чукотки (добыча и переработка рыбы), с. Каменка, с. Преображение (рыбодобыча), с. Чугуевка, с. Сергеевка (лесозаготовка). (Трудная целина Приамурья / сост. Ю. М. Бакланов. – Хабаровск: ХКИ, 1980. – С. 18).

Японию и Австралию[1] позволила полученные от реализации сырья средства вкладывать в развитие промышленности, что значительно расширило экономический потенциал региона[2]. Параллельно власти осуществили важные реконструкционные работы в области линейных элементов территориальной структуры: восстановление и капитальное переоборудование магистралей и железнодорожных мостов, например, Бикинский, Амурский.

Так, созданная Советской Россией система управления выполнила поставленную перед ней задачу – восстановила на территории юга Дальнего Востока важные в политическом и социально-экономическом значении объекты. Государственные органы власти сложившейся системы управления с образованием Центральной избирательной комиссии были трансформированы. Вместо них повсеместно создавались действующие на постоянной основе Советы, которые находились под контролем партийных органов и осуществляли курс экономического развития, не соответствующий интересам региона[3]. Здесь главная роль в управлении экономикой принадлежала союзным органам (рис. 2.3).

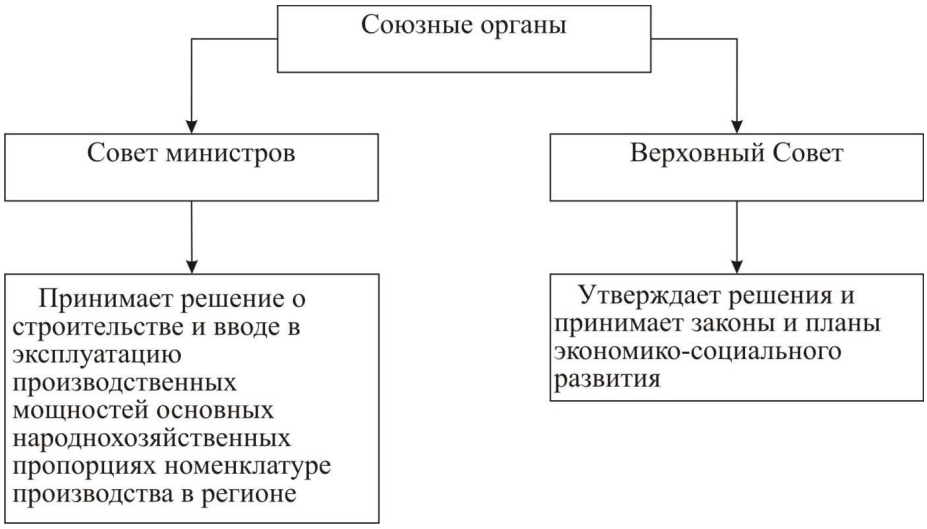


Рис. 2.3. Союзные органы политической власти юга Дальнего Востока России в СССР[4]

Данная система управления состояла из следующих государственных органов власти – Союзные органы, Верховный Совет и Совет министров. Правительство данных органов возлагало функции хозяйственного освоения и эконо-

[1] Гладышев А.Н., Николаев Н.И., Сингур Н.М., Шапалин Б.Ф. Экономика Дальнего Востока: проблемы, перспективы. – Хабаровск: ХКИ, 1971. – С. 23; История Сибири с древнейших времен до наших дней: в 5 т. Т 3: Сибирь в эпоху капитализма. – Л.: Наука, 1968. – С. 199; 225; Приморье: энциклопедический справочник. – Л., 1947 – С. 469; Трудная целина Приамурья / сост. Ю.М. Бакланов. – Хабаровск: ХКИ, 1980. – С. 16.

[2] Минакир П.А. Дальний Восток России: экономическое обозрение. – Хабаровск: РИОТИП, 1995. – С. 52.

[3] Советские органы власти на Дальнем Востоке с 1919–1939 гг. [Электронный ресурс] 2011. URL: http://vk.com/topic-18761627_24871179 (дата обращения 27 августа 2011 г.)

[4] Схема союзных органов политической власти юга Дальнего Востока России в СССР представлена автором на основе данных, взятых из Истории Сибири (История Сибири с древнейших времен до наших дней: в 5 т. Т. 4: Сибирь в период строительства социализма. – Л.: Наука, 1968. – 501 с.).

мического развития территории юга Дальнего Востока[1] на союзные министерства и ведомства. В силу этого различные министерства, ведомства и хозяйственные службы осуществляли внеэкономические задачи, а провинциальные партийные комитеты контролировали деятельность предприятий, имеющих всесоюзное значение[2], и всецело подчинялись партийному аппарату.

Сложившаяся система органов государственной власти, полностью нацеленная на повышение экономического уровня региона, предопределила развитие в основном отраслей производства приоритетного направления (тяжелая металлургия, машиностроение) в ущерб неприоритетным (легкая, сельское хозяйство)[3]. Деятельность подобного характера осуществлялась на основе планирования экономической системы юга Дальнего Востока.

Особое место в решении вопроса планирования отводилось политико-экономическим институтам: комиссии для разработки общего плана (ГОЭЛРО) и общеплановой комиссии для разработки единого общегосударственного плана (Госплан). Функциональная деятельность данных институтов осуществлялась с помощью хорошо продуманной внутренней политики государства, без которой реализация социально-экономических проектов была просто невозможна[4]. Политические органы строго следили за выполнением планов[5], при этом соблюдалась связь жесткого контроля с элементами поощрения. Особое внимание для правительства представляли пятилетние планы. Всего в Советской России было централизованно разработано тринадцать пятилетних планов развития экономики[6] (прил. 8). В общей сложности разработанные пятилетние планы были направлены на реализацию главных задач: фундаментальное развитие экономики, повышение обороноспособности, технической модернизации отраслей народного хозяйства, развитие преимущественно тяжелой промышленности и сельского хозяйства. Их реализация привела к развитию многоотраслевой экономики региона[7]. Появление разнонаправленных промышленных предприятий приоритетного характера обеспечило наблюдаемый среди узловых элементов территориальной структуры эволюционный рост, вызванный увеличением их функциональных возможностей.

---

[1] Ващук А.С. Социальная политика в СССР и ее реализация на Дальнем Востоке (середина 40–80-х годов XIX в.). – Владивосток: Дальнаука, 1998. – С. 14; 85; Тибеткин А.Р. Организация и экономика сельское хозяйство Дальневосточного экономического района (1858–1985 гг.). – Хабаровск: Хаб. кн. изд-во, 1989. – 335 с.

[2] История Сибири с древнейших времен до наших дней: в 5 т. Т. 4: Сибирь в период строительства социализма. – Л.: Наука, 1968. – С. 229–231.

[3] Ващук А.С. Указ соч. – С. 13.

[4] Иванченко В.М. Планирование как исторический феномен жизнедеятельности человека и общества. – М.: Наука, 2009. – С. 24.

[5] Ващук А.С. Указ. соч. – С. 12; Иванченко В.М. Планирование как исторический феномен жизнедеятельности человека и общества. – М.: Наука, 2009. – С. 24.

[6] Пятилетние планы развития народного хозяйства [электронный ресурс]. – 2009. URL: http://dic.academic.ru/dic.nsf/bse/125436/ (дата обращения 18 апреля 2009 г.); Пятилетние планы развития народного хозяйства // Большой энциклопедический словарь [Электронный ресурс]. – 2009. URL: http://slovari//ru. (дата обращения 18 апреля 2009 г.); Пятилетние планы развития народного хозяйства [Электронный ресурс]. – 2009. URL: http://bse.sci-lib.com\article094612.html (дата обращения 18 апреля 2009 г.).

[7] Тибеткин А.Р. Организация и экономика сельского хозяйства Дальневосточного экономического района (1858–1985 гг.). – Хабаровск: Хаб. кн. изд-во, 1989. – С. 83.

Так, на территории юга Дальнего Востока сформировались Субъядро и узлы. Субъядро – крупный город административного назначения с промышленными и хозяйственными функциями: Хабаровское субъядро – промышленный, транспортный и административно-культурный центр Хабаровского края. Узлы – населенные пункты, наделенные различными функциями: Владивостокский узел – промышленный, транспортный и крупный международный порт; Благовещенский узел – промышленный, транспортный центр по переработке местного сельскохозяйственного сырья; Райчихинский узел – важный центр производственной и городской агломерации, включающий пять последовательно открытых угольных разрезов (Новорайчихинский, Широкий, Прогресс, Кивдинский, Зельвино)[1].

Развитие узловых элементов территориальной структуры было сопряжено с функционированием транспортной системы и ее обновлением и зависело от степени интенсивности обмена грузопассажирского движения, вещевого и информационного потока. В этой связи правительство Советской России уделяло огромное внимание развитию транспортной составляющей юга региона. Здесь в процессе реализации задач планирования[2] были сооружены и начали активно функционировать следующие подтипы типа линейных элементов территориальной структуры[3]:

– магистраль – шоссе Хабаровск – Владивосток (1937 г.), авиалиния Москва – Владивосток (1948 г.), высоковольтная линия Сучана – Тетюхе (1961 г.), вторая нить нефтепровода Комсомольск-на-Амуре – Хабаровск (1963 г.), ЛЭП Бикин – Лучегорск (1971 г.);

– собственно-структурная ось – Биробиджан – Биджан, Комсомольск – Волочаевка (1936 г.), Пивань – Советская Гавань (1941–1943 г.), шоссейная дорога Верхне-Каменский рудник – Владивосток (1952 г.);

– первичная ось – Преображеновка – Новотроицк, подъездные линии; специальные лесовозные дороги – Оборская (Хабаровск – село Оборн)[4], Комсомольская (Комсомольск-Дуки), Селихинская (Селихин-Черный мыс) 1967 г.;

– затухающая ось – Комсомольск – Березовка и Селихино – мыс Лазарева (законсервированные ветки БАМа 1951 г.).

---

[1] Дьяконов Ф.В., Покшишевский В.В., Хоментовский А.С. Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика. – М.: Мысль, 1966. – С. 98.

[2] В течение реализации правительством пятилетних планов экономического развития (1929–1990 гг.) параллельно осуществлялось строительство и усовершенствование транспортной инфраструктуры (см. пятилетние планы) (прим. автора).

[3] Лешкевич В.В. Дальний Восток: экономико-географический очерк. – М.: Государственное учебно-педагогическое изд-во, 1963. – С. 77; Приморье: энциклопедический справочник. – Л., 1947. – С. 108, 192, 470; Дьяконов Ф.В., Покшишевский В.В., Хоментовский А.С. Дальний Восток: экономико-географическая характеристика. – М.: Мысль, 1966. – С. 150; Экономическая география СССР. – Ч. 2: Экономические районы / под ред. Ю.Г. Саушкина. – М.: Изд-во Московского университета, 1973. – С. 208; Багданова А.Д. Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока. – Владивосток, 1982. – С. 130.

[4] Оборская железная дорога с 2009 г. не функционирует, в 2010 г. была разобрана на металлолом (прим. автора).

Однако сформировавшаяся таким образом каркасная конструкция юга Дальнего Востока не представляла собой развитую, территориально-структурированную систему в силу того, что была «утяжелена» протоузлами[1]. Их появление было сопряжено с развитием приоритетных отраслей производства, требовавших огромных сырьевых ресурсов, недостаток которых привел к возникновению сырьевой проблемы[2]. Для ее решения органы автономного хозяйственного управления сориентировали экономику юга региона на добычу, эксплуатацию собственных ресурсов. Действия подобного характера обеспечили повсеместное возникновение на месте добычи полезных ископаемых временных поселков – протоузлов[3] (прил. 6). Их разрозненное расположение по территории региона способствовало развитию первичных осей – подъездные железнодорожные пути, используемые для подвоза сырья к предприятиям обрабатывающей промышленности, появление которых обеспечило развитие каркасной конструкции юга Дальнего Востока России «вширь».

Процесс становления государственности Советской России на территории юга Дальнего Востока России 1929–1990 гг. был сопряжен с решением важных для экономического развития юга региона задач, которые требовали особого внимания, поскольку устанавливались с учетом внутренних и внешних обстоятельств. В этой связи деятельность правительства была направлена, соответственно, на формирование тех органов государственной власти, которые могли в кратчайшие сроки реализовать поставленные перед ними задачи. В зависимости от направления задачи и способа ее решения осуществлялось развитие узловых и линейных элементов территориальной структуры и каркасной конструкции, которая была «утяжелена» протоузлами, неограниченное их количество указывало на сырьевой характер колонизации Советской Россией юга Дальневосточного региона России.

Совершенно по-иному складывался процесс становления государственности Российской Федерации на территории юга Дальнего Востока. Здесь с трансформацией прежних институтов власти сформировалась новая система управления, которая характеризовалась федерализмом. Важнейшим шагом ее становления стало принятие в 1993 г. Конституции Российской Федерации, которая закрепила преобразование России в федеративное государство, провозгласив равноправие отношений между субъектами и федеральной властью. Следствием чего стало наделение субъектов правом самостоятельно формировать государственные органы власти с учетом местных условий. Так, в созданном В.В. Путиным для упрочнения федерализма и укрупнения президентской вертикали власти Дальневосточном федеральном округе сформировалась достаточно эффективная система органов государственной власти. Она включала в себя: Краевое правитель-

---

[1] Остапкович И.О. О социально-экономическом развитии СССР на рубеже 80-90-х годов // Вопросы экономики. – 1998. – № 7. – 153–159.

[2] Гладышев А.Н., Николаев Н.И., Сингур Н.М., Шапалин Б.Ф. Экономика Дальнего Востока: проблемы, перспективы. – Хабаровск: ХКИ, 1971. – С. 23.

[3] Верхне-Каменский рудник, Шультинское оловянно-вольфрамовое месторождение, Канка (Тимптонское месторождение слюды, ст. Бирокан (мрамор в ЕАО), Ярославка (оловянное месторождение), плавильного шпата, ст. Манзовка (Реттиховское бурого угля, ст. Бикин (бурого угля), Средний Ургал (Буреинский каменноугольный бассейн) (Кошкарев Л.Д., Бакланов П.Я., Барткова И.И., Мотрич Е.Л. Особенности размещения производства и населения на Дальнем Востоке / Академия наук СССР, Дальневосточный научный центр, Тихоокеанский институт географии. – Владивосток, 1976. – С. 60).

ство, Областные администрации, Законодательное Собрание, Государственную Думу, органы власти местного самоуправления – городская, районная Думы, администрации. Основная их задача была направлена на социально-экономическое и политическое развитие юга Дальневосточного регион России.

Выполнение данной задачи изначально было затруднено сложившейся здесь ситуацией изолированности, преодолевая которую региональное правительство в первую очередь руководствовалось приоритетными преимуществами юга Дальнего Востока – ресурсный потенциал и выгодное геополитическое положение, их наличие дало большие возможности для осуществления сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Особое место в формировании приграничных отношений, по мнению И.С Троекуровой, А. Ржевского, В. Озерова, занимало сырьевое направление, связанное с неограниченным освоением полезных ископаемых, на месте разработки которых возникали протоузлы[1]. Однако сырьевая направленность сделала участие юга Дальнего Востока в интеграционных процессах незначительным. Основной причиной такого положения стало отсутствие эффективной транспортной системы. В этой связи главным направлением формирования отношений стало совершенствование транспортной инфраструктуры[2]. Ее модернизация и развитие явились первостепенными задачами дальневосточной политики транспортного сотрудничества. Однако федеральное правительство, понимая перспективу развития такого взаимодействия юга региона, полностью взяло на себя инициативу по решению вопросов интеграции России в Азиатско-Тихоокеанский регион и реализации федеральных программ[3].

Дальнейшие мероприятия по развитию, модернизации транспортной системы юга Дальнего Востока были тесно связаны с осуществлением Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–

---

[1] Хабаровский край (Правоурмийское месторождение оловянных руд); Амурская область (Гаринское железорудное месторождение); Еврейская автономная область (Кульдурское месторождение брусита; остров Сахалин (нефтегазоносные месторождения) (Ржевский А., Озеров В. Национальная безопасность. Дальний Восток: военные угрозы, старые и новые // Парламенская газета. – 2005. – 25 мая; Васильев Л. Политика и экономика. Россия – АСЕАН укрепление сотрудничества // Азия и Африка сегодня. – 2004. – № 11. – С 67–70; Троекурова И.С. Российский Дальний Восток. Модели интеграции российского Дальнего Востока в АТЭС // Проблемы Дальнего Востока. – 2005. – № 2. – С. 71).

[2] Рогачев И.А. Российско-Китайское межрегиональное и приграничное сотрудничество. Основные направления, тенденции развития, перспективы // Международная жизнь. – 2005. – № 11. – С. 48.

[3] Распоряжение правительства РФ № 166 [электронный ресурс]. – 2008. URL: http://www.ebiblioteka.ru/browse/doc/13013219 (дата обращения 16 мая 2008 г.); Правительственная программа от 23 декабря 2004 года [электронный ресурс]. – 2009. URL: http://www.ebiblioteka.ru/browse/doc/7214367 (дата обращения 05 февраля 2009 г.); Распоряжение правительства РФ № 571 [электронный ресурс]. – 2008. URL: http://www.ebiblioteka.ru/browse/doc/12600113 (дата обращения 16 мая 2008 г.); Распоряжение правительства РФ № 1012 [электронный ресурс]. – 2009. URL: http://www.ebiblioteka.ru/browse/doc/21174650 (дата обращения 14 августа 2009 г.); Распоряжение правительства РФ № 663 [электронный ресурс]. – 2009. URL: http://www.ebiblioteka.ru/browse/doc/20477276 (дата обращения 14 августа 2009 г.)

2010 годы)»[1] и разработанной правительством Федеральной целевой программы по развитию Дальнего Востока до 2013 г.[2]. Вследствие осуществления последней в неё была включена программа «Развитие города Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе»[3]. Её реализация осуществлялась в процессе подготовки и проведения саммита АТЭС во Владивостоке. Здесь в качестве государственного заказчика выступала Администрация Приморского края, которая обеспечивала строительство объектов экономического и инфраструктурного характера, что способствовало увеличению функциональной значимости подтипа узлового элемента территориальной структуры – Владивостокского узла. Кроме него в течение реализации федеральных программ активное развитие получили следующие узлы: Артемовский, Уссурийский, Арсеньевский, Находкинский, Надежденский, Дальнегорский, Большой Камень, на базе которых, согласно разработанному правительством РФ Федеральному закону № 473 от 29.12.2014 года «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации (ТОР)», будут создаваться площадки опережающего социально-экономического развития. На сегодняшний день на территории юга Дальнего Востока создано около 15 ТОР[4]. В их границах, по мнению П.Я. Бакланова, осуществляется взаимодействие и развитие приоритетных видов деятельности, где транзитно-транспортная инфраструктура приобретает трансграничное, регионально-интеграционное значение для экономики Дальнего Востока.

Здесь стоит упомянуть программу «Социально-экономического развития Курильских островов (Сахалинская область) на 2007–2015 годы». Данная программа имела цель – реорганизация экономических и инфраструктурных объектов: аэропорт, вертодром, причальные комплексы, автомобильные дороги. По мнению А. Хорошавина, её реализация обеспечила мультипликативный эффект[5], что явилось причиной разработки и подготовки новой федеральной программы

---

[1] Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» [Электронный ресурс]. – 2008. URL: http://www.businesspravo.ru/docum/documshow_documid_12067.html (дата обращения 26 июня 2008 г.)

[2] Федеральная программа развития по развитию Дальнего Востока до 2013 года [Электронный ресурс]. – 2008. URL: http://www.roszeldor.ru/feder_programms/feder_programms_zabaykal (дата обращения 14 марта 2010 года)

[3] Козлов Л.Е. Региональная политика на Дальнем Востоке: 2007–2014 гг. // Конкурирующие модели и современные тенденции восточноазиатского и азиатско-тихоокеанского регионализма: монография / науч. ред. С.В. Севастьянов; под общ. ред. А.Б. Волынчука. – Владивосток: Дальневост. федерал. ун-т; Дальнаука, 2014. – С. 186–204.

[4] Шишалова Ю.С. Функциональная трансформация органов государственной власти на территориях опережающего развития // Вызовы и возможности финансового обеспечения стабильного экономического роста (ФИНАНСЫ-2017): материалы Всероссийской научно-практической конференции: сборник научных трудов / ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет». – Севастополь, 2017. – С. 214-221

[Электронный ресурс] URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_32238525_78249490.pdf (Дата обращения 14.02.2018 года)

[5] Рогов Ю. Власти и бизнес Сахалина проводят целенаправленную политику по развитию Курил // Дальневосточный капитал. – 2013. – 21 ноября [Электронный ресурс] URL: http://www.zrpress.ru/business/dalnij-vostok_21.11.2013_63631_vlasti-i-biznes-nauslovijakh-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva-provodjat-tselenapravlennuju-politikupo-razvitiju-kuril.html (Дата обращения 26 февраля 2018 года)

«Курилы[1]. Указанные выше программы – инфраструктурные проекты, реализуемые на Дальнем Востоке, которые следуют стратегическим целям транспортного развития России до 2030 года.

В рамках представленных программ осуществлялась политика транспортного сотрудничества на территории юга региона со странами АТР по ряду направлений[2], где превалирующее положение занимала реализация нефтегазоносных проектов (Сахалин 1, Сахалин 2 и др.), приоритетным его делала политика ограниченного использования собственных ресурсов в странах АТР. По мере реализации федеральных задач осуществлялось развитие линейных элементов территориальной структуры магистрального подтипа:

– построен газопровод «Сахалин – Комсомольск-на-Амуре – Хабаровск» [3];

– построен нефтепровод «Чайво — Де-Кастри»[4];

– введен в эксплуатацию нефтепровод «Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО, 2010 г.)»[5];

– строительство новых магистральных автомобильных дорог[6];

– построена автотрасса «Чита–Хабаровск» (2010 г.);

– сооружен газопровод «о. Сахалин–Владивосток» (2011 г.);

– построен газопровод «Сахалин–Хабаровск–Владивосток» (2012 г.);

– строительство новых магистральных автомобильных дорог[7];

– введена в эксплуатацию вторая очередь нефтепроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО-2, 2012 г.)[8];

– модернизация Кузнецовского тоннеля в Хабаровском крае (2012 г.);

– сдана в эксплуатацию Амуро-Якутская магистраль (2013 г.)[9].

На сегодняшний день активное строительство трансграничной инфраструктуры является приоритетным направлением региональной интеграции в страны

---

[1] Козлов Л.Е. Региональная политика на Дальнем Востоке: 2007–2014 гг. // Конкурирующие модели и современные тенденции восточноазиатского и азиатско-тихоокеанского регионализма: монография / науч. ред. С.В. Севастьянов; под общ. ред. А.Б. Волынчука. – Владивосток: Дальневост. федерал. ун-т; Дальнаука, 2014. – С. 186–204.

[2] Топливно-энергетическое, инфраструктурное, приграничное (СЭЗ), туристическое, сырьевое (прим. авт.).

[3] Левинталь А. Российский Дальний Восток. Развитие внешнеэкономических связей Дальнего Востока России: проблемы, перспективы // Проблемы Дальнего Востока. – 2004. – № 2. – С. 71.

[4] Коржубаев А.Г. О стратегии взаимодействия России со странами АТР в нефтегазовой сфере // Проблемы Дальнего Востока. – 2010. – № 2. – С. 64–77.

[5] Там же.

[6] Титаренко М. Актуальная проблема. Российские интересы в АТР и принципы формирования азиатской политики России в первой половине XXI века // Африка и Азия сегодня. – 2005. – № 4. – С. 2–8.

[7] Там же.

[8] Транснефть вводит в эксплуатацию нефтепровод ВСТО-2 // Золотой Рог. 2013. 22.01. [Электронный ресурс] URL: http://www.zrpress.ru/business/dalnij-vostok_22.01.2013_58870_ transneft-vvodit-v-ekspluatatsiju-nefteprovod-vsto-2.html (Дата обращения 26 02 2018 г.)

[9] Козлов Л.Е. Региональная политика на Дальнем Востоке: 2007-2014 гг. / Конкурирующие модели и современные тенденции восточноазиатского и азиатско-тихоокеанского регионализма: монография / науч. ред. С.В. Севастьянов ; под общ. ред. А.Б. Волынчука. – Владивосток: Дальневост. федерал. ун-т; Дальнаука, 2014. – С. 186–204.

АТР. Так благодаря строительству и активному использованию нефтепровода «Восточная Сибирь и Тихий океан» Россия осуществляет экспорт нефти в страны АТР. Кроме того, поставка нефти организуется через морской терминал б. Козьмино. Так, согласно приведенным данным Д.А. Реутова, российская нефть поступает в Республику Корея (54,1%), Японию (28,7%), Китай (17,2%)[1]. Что касается экспорта природного газа, то здесь российская доля поставок в страны АТР незначительна и составляет 6,3%[2], по сравнению со странами Европы. Несмотря на это, страны АТР (Япония, Китай, Республика Корея) являются наиболее перспективным направлением экспорта природного газа, поставка которого будет осуществляться с использованием технологий СПГ. С этой целью была построена газовая труба с о. Сахалин до Владивостока (2011 г.) для обеспечения завода СПГ. Также стоит отметить строительство газопровода из Восточной Сибири (ВС), осуществляемое в рамках Российско-китайского газового контракта (мае 2014 г.), по которому с 2018 года начнутся поставки газа с Чаяндинского месторождения в Якутии.

Их возведение явилось одним из способов приграничного сотрудничества способного, по мнению М.Ю. Шинковского, «углубить и расширить многообразие контактов, ведущих к созданию особых систем связи и телекоммуникаций, которые постепенно превратятся в трансграничную инфраструктуру международного геополитического региона»[3].

Результатом реализации политики трансграничного сотрудничества стало повсеместное строительство геостратегических линейных элементов территориальной структуры. Их развитие способствовало экономическому росту индустриальных, аграрных производств на базе иностранного финансирования. Повсеместное их становление в пределах приграничья увеличило функциональные возможности узловых элементов территориальной структуры, среди которых наблюдался эволюционный рост. Активно шло развитие ареальных элементов территориальной структуры за счет освоения дополнительного пространства для сооружения различного вида производств и транспортных коммуникаций с приграничными государствами. Такие системные изменения территориальной структурированности не только способствовали разрастанию каркасной конструкции юга Дальнего Востока «вширь», но и придавали устойчивость ее связующим звеньям.

---

[1] Реутов Д.А. Энергетическая безопасность государств Северо-Восточной Азии и сотрудничество с Россией // Конкурирующие модели и современные тенденции восточноазиатского и азиатско-тихоокеанского регионализма: монография / науч. ред. С.В. Севастьянов; под общ. ред. А.Б. Волынчука. – Владивосток: Дальневост. федерал. ун-т; Дальнаука, 2014. – С. 219–239.

[2] Статистика внешней торговли РФ за разные годы. Экспорт отдельных товаров : официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. [Электронный ресурс] URL: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/vnesh-t/exp-to.htm (дата обращения 26 февраля 2018 г.)

[3] Шинковский М.Ю. Панорама политической науки России: Дальний Восток. Трансграничное сотрудничество как рычаг развития российского Дальнего Востока // Полис. – 2004. – № 5. – С. 62–70; Задерей Е.В. Дальневосточное измерение Шанхайской организации сотрудничества: поиск общих координат // Тихоокеанская Россия и страны АТР в изменяющимся мире: сборник статей / гл. ред. В.Л. Ларин; отв. ред. Ю.В. Латушко, И.В. Ставров. – Владивосток : Дальнаука, 2009. – С. 97–106.

Процесс становления государственности Российской Федерации на территории юга Дальнего Востока был сопряжен с решением важной для России задачи, которая требовала особого внимания федеральных властей, поскольку была направлена на становление тесных отношений со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. В этой связи федеральными органами власти на территории юга региона была сформирована соответствующая федеральным требованиям система управления территорией юга Дальнего Востока России, создавая таким образом условия для выполнения федеральными органами власти приоритетной для Российской Федерации задачи – развитие и усовершенствование линейных элементов территориальной структуры – нефтегазоносные магистральные трубопроводы.

Таким образом, проведенный автором сравнительный анализ становления государственности Российской империи, СССР, Российской Федерации на территории юга Дальнего Востока показал, что правительство для реализации общей цели – закрепление региона в составе государства – использовало различные способы колонизации: Российская империя – административный; Советская Россия – сырьевой; Российская Федерация – интеграционный. Выбор таких вариантов зависел от внешних и внутренних обстоятельств, побудивших власти осуществлять процесс формирования, соответствующий задачам колонизации, системы управления. Органы государственной власти при решении стоящих перед ними задач отводили главную роль развитию узловых и линейных элементов территориальной структуры, используя их в качестве основных средств закрепления и притяжения территории юга региона в составе государства.

Глава 3. ВЛИЯНИЕ ПОЛИТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ В РОССИИ НА ЭВОЛЮЦИЮ СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ СТРУКТУР ЮГА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ

3.1. Политические процессы становления российской государственности: проблемы развития территориальных структур юга Дальнего Востока России

Политические процессы становления российской государственности на территории юга Дальнего Востока середины XIX – начала XXI века представляли собой последовательное включение территории юга региона в политическую и экономическую структуру государства. Политический процесс военно-административного, сырьевого и интеграционного освоения и заселения Россией данной территории показывает стремление правительства укрепить свое присутствие в регионе, используя для этого в качестве средств закрепления и притяжения развитие элементов территориальной структуры. Для данного процесса «характерна непрерывность во времени, раз начавшись, он не прекращается, но может протекать с той или иной интенсивностью, в том или ином направлении»[1]. Это указывает на течение внутри- и внешнеполитических процессов и их воздействие на становление российской государственности, формирования социальной, экономической и политической систем, создания территориальной структурированности и развития геополитического потенциала территории юга региона. Их влияние было комбинированным, это систематически логически-выстроенные политические и геополитические события, последовательно сменяющие друг друга. Они выступали как целостная система, которая вызывала или (предполагала) определенные изменения»[2] в политической обстановке, протекающей в рамках пространственно-временной динамики.

Важно исследовать развитие и влияние внутриполитических и внешнеполитических процессов в комплексе на становление российской государственности на территории юга Дальнего Востока. При этом в данном вопросе особо стоит отметить предопределяющее значение самого юга региона. Он, обладая пространственным и ресурсным потенциалом, в течение установления здесь рос-

[1] Шинковский М.Ю., Шведов В.Г., Волынчук А.Б. Геополитическое развитие Северной Пацифики (опыт системного анализа): монография. – Владивосток: Дальнаука, 2007. – С. 60).

[2] Шведов В.Г. Историческая политическая география: обзор становления, теоретические основы, практика. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – С. 74.

сийской политической власти, по мнению В.К. Заусаева[1], являлся неотъемлемой частью экономико-политической, геополитической стратегий большинства стран – Японии, Кореи, Китая, США, Великобритании. В политической истории России существуют факты, подтверждающие заинтересованность этих стран в данном регионе. Это русско-японская война (1904–1905 гг. и 1945 г.), иностранная интервенция (1917 г.), провокационные действия на границе (с 1922–1990 гг.), а также энергоресурсная привлекательность региона для динамично развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона (Япония, Китай).

Политический процесс военно-административного, сырьевого, интеграционного освоения юга Дальнего Востока явился естественным продолжением осуществления российским государством политики обеспечения национальной безопасности границ на востоке. Здесь единственно возможным вариантом предотвращения инвазивности стало включение территории юга региона в целостную социально-экономическую и политическую структуру российского государства. Данное действие сопровождалось созданием органов государственной власти и новых структурных элементов, темпы их становления были сопряжены с развитием внутриполитических и внешнеполитических процессов.

Выбор направления государственной политики зависел от внутренних потребностей и национального интереса государства, складывающихся под воздействием геополитических реалий. Согласно им развивался курс внешней и внутренней политики, формировалась соответствующая ей каркасная конструкция территориальной структуры. Вследствие этого характер оформления внутреннего содержания государства посредством строительства и размещения элементов территориальной структуры полностью подчинен государственной политике и «совершается под воздействием политической детерминанты»[2]. Иначе говоря, политика государства выступает в качестве инструмента воздействия на процесс формирования и развития опорных элементов территориальной структуры. Например, политика освоения юга региона – переселение трудоспособного населения на Дальний Восток, транспортное сотрудничество со странами АТР, создание свободных экономических зон, формирование и развитие территорий опережающего развития.

Государственная политика закрепления юга Дальнего Востока России во второй половине XIX века сложилась под воздействием геополитических реалий, это угроза безопасности государственных границ на востоке российского государства. Политическая идея создания циклопического колониального пояса Великобританией предполагала завоевание не разграниченной между Россией и Империей Цин территории бассейна Амура. Такая ситуация оказала решающее влияние на политический процесс становления российской государственности и создания территориальной структурированности на территории юга региона. Указанные политические события геополитического характера явились главным фактором принятия правительством решений в области обеспечения национальной безопасности государства на востоке посредством становления и развития элементов территориальной структуры.

---

[1] Заусаев В.К., Леденев М.И., Быстрицкий С.П. Российский Дальний Восток: ответы на новые вызовы [Электронный ресурс]. URL: // http://megaregion.narod.ru/articles_text_13.htm

[2] Шведов В.Г. Историческая политическая география: обзор становления, теоретические основы, практика. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – С. 93.

Правительство в условиях отдаленности юга Дальнего Востока от политически и экономически развитых районов центральной России оказалось перед необходимостью насытить юг региона людьми, способными обеспечить неприкосновенность государственных границ и образовать на данной территории основные виды сельскохозяйственного производства. На эту роль как нельзя лучше подходили казаки. Освоение ими территории юга региона началось со становления и развития узловых элементов территориальных структур, представляющих собой центры (фокусы) низшего порядка – протоузлы. На практике им соответствовали сооруженные казаками остроги, зимовья, военные посты[1], наделенные военно-административными функциями. Организация и строительство протоузлов на территории юга региона, за редким исключением, имели «строго установленный российской администрацией порядок»[2]. Для него было характерно расположение протоузлов вдоль реки Амур[3], на определенном расстоянии друг от друга. Все это указывало на военно-административную колонизацию[4] юга Дальнего Востока, которая начиналась с овладения территории бассейна Амура. Здесь сложилась линейная модель каркасной конструкции[5], характеризующаяся вытянутой системой размещения узловых элементов территориальной структуры вдоль реки Амур.

Политическая колонизация российским государством юга Дальнего Востока продолжалась. Она сопровождалась созданием в глубинах региона узловых элементов территориальной структуры низшего порядка – протоузлов хозяйствен-

---

[1] Николаевский, Мариинский, Александровский в заливе Де-Кастри, Константиновский в Императорской Гавани, а также Софийск, Хабаровск, Благовещенск; казачьи станицы - Сучи, Корсакова, Казакевича, Невельского, Дьяченко, Покровское, Амазар, Игнатинская, Албазино, Бетоновский, Толбузинская, Ольгинская, Кузнецкая, Ермаковская, Черняева, Ушаковская, Кумарская, Ново-Кумарская, Корсаковская, Петропавловская, Бибиковская, Екатеринская, Игнатьевская, Куприяновская, Никольская, Иннокентьевская, Михайловская, Пашково, Раддаевская, Екатерино-Никольская, Пузино, Михайло-Семеновская (Географический статистический словарь Амурской и Приморской областей / под ред. А. Кириллова. – Благовещенск: О.Д. Мокиц, 1894. – С. 335).

[2] Артемьев А.Р. Строительство городов и острогов Забайкалья и Приамурья во второй половине XVII – XVIII века и типы оборонительных сооружений // Отечественная история. – 1998. – № 5. – С. 140.

[3] Амуру отводилась роль как единственной речной магистрали, так и естественного барьера. Он выполнял коммуникативную и разделительную функцию между двумя государствами (Россия, Империя Цин). (См. более подробно: Алексеев П.А., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в. – 1917 г.). – М.: Наука, 1989. – 224 с.; Волынчук А.Б. Роль КВЖД в формировании территории Российского государства на его Дальневосточных рубежах // Н.М. Пржевальский и современное страноведение: материалы научно-практической конференции. – Смоленск: СГУ, 1999. – С. 34–36.).

[4] Алексеев П.А., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в. – 1917 г.). – М.: Наука, 1989. – 224 с.; Волынчук А.Б. Роль КВЖД в формировании территории Российского государства на его Дальневосточных рубежах // Н. М. Пржевальский и современное страноведение: материалы научно-практической конференции. – Смоленск: СГУ, 1999. – С. 34-–36.

[5] Майергойз И.М. Территориальная структура хозяйства. – Новосибирск: Наука, 1986. – С. 33–36; Иодо И.А. Градостроительство и территориальная планировка. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2008. – С. 32.

ной и промышленной направленности: сельские и рабочие поселения[1]. Они выполняли хозяйственные функции, направленные на обеспечение всем необходимым возникшие параллельно реке Амуру протоузлы военного характера. Такой порядок политического размещения узловых элементов территориальной структуры имел ареально-ядерное направление[2]. Особенность его заключалась в том, что источником к заселению ареального пространства служили возникшие изначально первичные формы, расположенные вдоль южной границы. Они являлись отправными точками освоения, которое было направлено вглубь территории, где формировались узлы сельскохозяйственной специализации, а также рабочие поселки в местах добычи полезных ископаемых и заготовки древесины.

Аналогичная модель формирования каркасной конструкции наблюдалась при осуществлении правительством колониальной политики на территории юга региона при установлении регулярного сообщения между Одессой и Владивостоком. Единственная разница ее военно-административного освоения российским государством состояла в том, что направление развития каркасной конструкции шло с побережья. Здесь были сооружены протоузлы хозяйственной и промышленной направленности – населенные пункты[3].

Становление и развитие узловых элементов территориальной структуры проходило очень медленно, несмотря на протекание ряда способствовавших данному процессу важнейших политических событий: подписание Пекинского (1860 г.) и Айгунского (1858 г.) договоров, проведение крестьянской реформы (1861 г.), введение льгот для новоселов[4], открытие морского пути Одесса-

---

[1] Сельские поселения – Непомнящее, Дмитровка, Петропавловка, Соскали, Сергеевка, Марково, Новотроицкое, Ивановское, Томское, Васильевское и Красный Яр между Благовещенском и Хабаровском, Иркутское, Богородское, Михайловское, Сергеевское, расположенные между Мариинском и Николаевском. Воронежское, Петропавловское, Малышевское, Вятское, Малмыжское, Курун, Троицкое, Орловское, Оханское, Пермское, Тамбовское и Жеребцовское между Софийском и Хабаровском. Рабочие поселения – Зея-Пристань – лесозаготовка, Васильевский прииск, Тетюхинское полиметаллическое месторождение; золотоносный прииск Д.И. Бернадаки, расположенный на р. Джалинде (Географический статистический словарь Амурской и Приморской областей / под ред. А. Кириллова. – Благовещенск: О.Д. Мокиц, 1894. – С. 335; Кабузан В.М. Как заселялся Дальний Восток (вторая половина XVII – начало XX века). – Хабаровск: ХКИ, 1976. – С. 84).

[2] Майергойз И.М. Территориальная структура хозяйства. – Новосибирск: Наука, 1986. – С. 33–36; Родоман Б.Б. Территориальные ареалы и сети : очерки территориальной географии. – Смоленск: Ойкумена. 1999. – С. 12–31.

[3] Турий Рог (Воронежское), Новинка, Арзамасовка, Пермское, Александровское, Шкотово, Владимировка, Троицкое, Тарубарское (Географический статистический словарь Амурской и Приморской областей / под ред. А. Кириллова. – Благовещенск: О.Д. Мокиц, 1894. – С. 335; Кабузан В.М. Как заселялся Дальний Восток (вторая половина XVII – начало XX века). – Хабаровск: ХКИ, 1976. – С. 84).

[4] № 76 Сенатский указ, по высочайше утвержденному положению Сибирского комитета, о правилах для поселения русских и иностранцев в Амурской и Приморской областях Восточной Сибири от 27 января 1861 г. // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1856–1861 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, Информационно-рекламное агентство «Комсомолка ДВ», 2002. – С. 202 – 207.

Владивосток (1875 г.)[1]. Такая ситуация объяснялась противоречивостью внутренней политики правительства, которая зависела от степени остроты аграрного вопроса[2]. Главная причина заключалась в недостатке и низком качестве транспортных коммуникаций. Неразвитость инфраструктуры значительно усложняла процесс государственного управления территорией юга Дальнего Востока и затрудняла осуществление правительством политики дальнейшего закрепления юга региона в составе российского государства. Транспортная проблема способствовала принятию властями политического решения в области становления и развития линейных элементов территориальной структуры[3].

Строительство магистралей на территории юга Дальнего Востока правительством осуществлялось на тех участках, которые представляли экономическое, политическое и стратегическое значение для России, соединяя важные с точки зрения экономико-географического положения узловые элементы территориальной структуры: Благовещенск, Хабаровск, Владивосток – Уссурийская железная дорога; Верхнеудинск (Улан-Удэ), Чита, Пограничный, Мукден, Владивосток – Восточно-Китайская дорога; Владивосток, Мукден, Дальний, Порт-Артур – Южно-Маньчжурская дорога[4].

Масштабное возведение линейных элементов территориальной структуры в регионе началось со строительства Уссурийской магистрали. На всем ее протяжении возникали протоузлы промышленной направленности – рабочие поселки – станции: Вяземское, Бикин, Муравьев-Амурский, Спасск-Дальний, Успенка[5]. Первоначально магистраль имела лишь местное значение, что объяснялось ее оторванностью от общероссийской сети железных дорог. Уссурийской же-

---

[1] Кабузан В.М. Как заселялся Дальний Восток (вторая половина XVII – начало XX века). – Хабаровск: ХКИ, 1976. – С. 37; Мережко А. Страницы истории Добровольного флота // Суворовский натиск. – 2002. – № 139. – С. 5; Схиммельпеннинк ванн дер Ойе Девид. Навстречу Восходящему солнцу: Как имперское мифотворчество привело Россию к войне с Японией. – М.: НЛО, 2009. – С. 221; Ткаченко Б.И. Россия – Китай: восточная граница в документах и фактах. – Владивосток: Уссури, 1999. – С. 12–13; 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.

[2] 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.

[3] № 75 Высочайшее послание, объявленное управляющим Министерством финансов (Собр. Указ 1893 г. январь 1, ст. 2), о порядке и способах сооружения великого Сибирского железнодорожного пути от 10 декабря 1892 г. // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1890–1895 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2006. – С. 126–129.

[4] Ковальчук М.А. История транспорта Дальневосточной России (вторая половина XIX века – июнь 1941 г). Кн. 2: Исторические аспекты транспортного освоения региона. – Хабаровск: Приамурское географическое общество, 1997. – С. 8–12.

[5] История Сибири с древнейших времен до наших дней: в 5 т. Т. 3: Сибирь в эпоху капитализма. – Л.: Наука, 1968. – 198 с; Кабузан В.М. Как заселялся Дальний Восток (вторая половина XVII – начало XX века). – Хабаровск: ХКИ, 1976. – 176 с.; Алимов Ю.П., Жохов В.П. Анализ эффективности размещения производительных сил Сибири и Дальнего Востока. – М.: Финансы, 1979. – С. 16.

лезной дороги на территории юга Дальнего Востока было недостаточно по причине низкого качества имеющихся путей сообщения. Такая ситуация создавала проблему не только повсеместного освоения колонизируемой территории, препятствуя ее экономическому, промышленному развитию, но и угрожала национальным интересам России в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Преодолеть их можно было с помощью развитой системы транспортных коммуникаций[1]. Тяжелые транспортные условия региона заставили серьезно задуматься правительство о дальнейшем продвижении и отстаивании своих национальных интересов на востоке России, применяя решительные политические меры, которые в случае конфронтации между державами позволят ей укрепить восточные границы юга региона 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)»[2]. 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 стать совместное строительство геостратегических коммуникативных линий[3], выполняющих функцию геополитического притяжения уникальных по своим особенностям территорий – Маньчжурии и Квантунского полуострова. Для осуществления намеченного плана Россия продолжает политику сооружения магистралей, о чем свидетельствуют рассматриваемые правительством 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 путем на соединение Забайкалья с Приморьем. Русское правительство склонилось к последнему варианту, объясняя свой выбор необходимостью изменить сложную конфигурацию юго-восточной границы[4] Российского государства для обеспечения более надежной связи с территорией юга региона.

Условием реализации выбранного правительством варианта прокладки железнодорожного полотна явилось соблюдение выдвинутого С.Ю. Витте, «принципа целостности Китайской империи», придерживаясь которого царской власти

---

[1] № 49 Именной высочайший указ, данный министерству путей сообщения (Собр. указ. 1898 г. июня 19, ст. 930), об отчуждении земель и имуществ, потребных для сооружения железнодорожных линий от Забайкальской и Уссурийской железных дорог до конечных пунктов Восточно-Китайской железной дороги от 02 июня 1897 г. // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1896–19899 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2007. – С. 154

[2] Хаусхофер К. Геополитика. Работы разных лет. – М.: Мысль, 2001. – 375 с.

[3] Саначев И.Д., Шинковский М.Ю., Бурлаков В.А., Прохоров В.И. Военно-морская мощь как фактор геополитики в Азиатско-Тихоокеанском регионе: монография. – Владивосток : ДВГТУ, 2006. – С. 46–47.

[4] Юг восточной границы России имел форму внутреннего прогиба, что увеличивало дистанцию между районами Дальнего Востока и Сибири. Территорией, вклинившейся между двумя российскими районами, была Маньчжурия. России необходимо было закрепиться в Маньчжурии, тем самым срезав территориальный выступ (Волынчук А.Б. Роль КВЖД в формировании территории Российского государства на его Дальневосточных рубежах // Н.М. Пржевальский и современное страноведение: материалы научно-практической конференции. – Смоленск: СГУ, 1999. – С. 34-36.).

удалось соорудить линейные элементы территориальной структуры: Китайско-Восточную и Южно-Маньчжурскую железные дороги[1]. На всем их протяжении возникали протоузлы промышленной направленности: Харбин, станция Пограничная, Маньчжурия, Порт-Артур, Дальний, Мугден[2]. Политическая особенность КВЖД заключалась в том, что она кратчайшим путем связала территорию юга региона и Забайкалье. С ее строительством Уссурийская дорога вошла в общий состав российских железных дорог.

Таким образом, сформировалась единая геостратегическая коммуникативная сеть от Челябинска до Хабаровска. ЮМЖД обладала основной политической функцией. Она сводилась к соединению стратегически важных в политико-экономическом отношении элементов территориальной структуры, расположенных на побережье Желтого моря в юго-восточной части Ляодунского полуострова, с основной магистралью. Магистраль являлась связующим звеном, обеспечивая более надежную связь Квантуна с Европейской частью России.

Строительство магистралей обеспечило Российской империи устойчивое геополитическое положение, сферу влияния, безопасность и продвижение национальных интересов государства на восточном рубеже Российской империи. Несмотря на заметные результаты от реализации правительством политики зарубежного строительства линейных элементов, избежать конфликтных ситуаций не удалось. Здесь стоит упомянуть восстание ихэтуаней[3], территориальное противостояние с Японией относительно территории Северной Маньчжурии, которое вылилось в русско-японскую войну 1904–1905 года. Она завершилась полным поражением России и потерей территорий Квантун и Северной Маньчжурии с возведенными на них элементами территориальной структуры[4]. Вследствие этого правительство возвратилось к рассмотрению первоначального варианта прокладки стального полотна по территории российского государства от Читы до Владивостока, с ответвлением на Благовещенск – Амурская железная

[1] Балакин В.И. Причины и последствия русско-японской войны 1904–1905 годов // Новая и новейшая история. – 2004. – № 6. – С. 57–65; Ковальчук М.А. История транспорта Дальневосточной России (вторая половина XIX века – июнь 1941 г). – Кн. 2: Исторические аспекты транспортного освоения региона. – Хабаровск: Приамурское географическое общество, 1997. – С. 8–12; Тарле Е.В. Политика: история территориальных захватов XV–XX века: сочинения. – М.: ЭКСМО-Пресс, 2001. – С. 731–782.

[2] Балакин В.И. Причины и последствия русско-японской войны 1904–1905 годов // Новая и новейшая история. – 2004. – № 6. – С. 57–65; Рябов Н.И., Штейн М.Г. Очерки истории русского Дальнего Востока XVII – начало XX века. – Хабаровск: ХКИ, 1958. – 134 с.; Схиммельпеннинк ванн дер Ойе Девид. Навстречу Восходящему солнцу: как имперское мифотворчество привело Россию к войне с Японией. – М.: НЛО, 2009. – 114 с.

[3] Дацышин В.Г. Боксерская война. Военная компания русской армии и флота в Китае в 1900–1901 гг. – Красноярск: РИО КГПУ, 2001. – С. 16; 85; Схиммельпеннинк ванн дер Ойе Девид. Навстречу Восходящему солнцу: как имперское мифотворчество привело Россию к войне с Японией. – М.: НЛО, 2009. – С. 138.

[4] Тарле Е. В. Политика: История территориальных захватов XV–XX века: сочинения. – М.: ЭКСМО-Пресс, 2001. – С. 744; Схиммельпеннинк ванн дер Ойе Девид. Навстречу Восходящему солнцу: как имперское мифотворчество привело Россию к войне с Японией. – М.: НЛО, 2009. – С. 247; Дацышин В.Г. Боксерская война. Военная компания русской армии и флота в Китае в 1900–1901 гг. – Красноярск : РИО КГПУ, 2001. – С. 26.

дорога[1]. Строительство магистрали в кратчайшие сроки закрепило территорию юга Дальнего Востока в составе Российского государства.

Реализация правительством государственной политики масштабного возведения линейных элементов территориальной структуры «с учетом логики ключевых геостратегических точек»[2] способствовала становлению магистралей на участках, имеющих экономическое, политическое и стратегическое значение. Они не только соединяли важные в экономическом отношении узловые элементы, но являлись источником возникновения новых протоузлов промышленной направленности. На территории юга региона сложилась линейно-узловая модель каркасной конструкции, характеризующаяся развитием линейных элементов территориальной структуры, ставших импульсом появления и роста узловых.

В результате активной военно-административной, политической деятельности правительства с 1850–1914 гг. на территории юга Дальнего Востока четко определились узловые центры хозяйственной, административной и промышленной специализации: Благовещенск, Хабаровск, Владивосток, Уссурийск, Артем, Спасск-Дальний, Находка. Каждый из них представлял собой моноцентрический центр. Он, по мнению П. Хаггета, «собирал, всасывал, стягивал, излучал пролегающую субстанцию»[3], создавая таким образом свою зону экономического влияния. К ней тяготели протоузлы разной функциональной направленности. Так на территории юга Дальнего Востока России была сформирована линейная ареально-узловая – линейно-узловая полицентрическая каркасная конструкция. Сложный по своей модельной структуре опорный каркас был слабым, рыхлым, поскольку составляющие его элементы системы выполняли ограниченный набор хозяйственных, промышленных и связующих функций и, кроме того, был сильно отягощён наличием неограниченного количества протоузлов, дисперсно расположенных по территории юга Дальнего Востока.

Созданная правительством в течение политического процесса становления российской государственности с 1850–1914 гг. каркасная конструкция просуществовала недолго. Политические события, произошедшие с 1904 по 1922 гг., – революции, распад Российской империи и иностранная интервенция способствовали частичному разрушению элементов территориальной структуры[4], обес-

---

[1] № 47. Высочайше утвержденное положение Совета министров (Собр. Указ. 1907 г. октября 30, отд. I, ст. 1292) об утверждении строительной стоимости головного участка Западно-Амурской железной дороги от станции Нерчинск от 19 сентября 1907 г. // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1881–1889 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2006. – С. 120–121.

[2] Саначев И.Д., Шинковский М.Ю., Бурлаков В.А., Прохоров В.И. Военно-морская мощь как фактор геополитики в Азиатско-Тихоокеанском регионе: монография.– Владивосток: ДВГТУ, 2006. – С. 46–47.

[3] Хаггет П. География: синтез современных знаний. – М.: Прогресс, 1979. – 689 с.; Родоман Б.Б. Территориальные ареалы и сети: очерки территориальной географии. – Смоленск: Ойкумена, 1999. – С. 18.

[4] Полное уничтожение порта Николаевск-на-Амуре, где из 2107 домов осталось 40, повреждение построек в Приамурье 1685, в Приамурье 1617. Разрушены 7062 погонных метров железных и 10 058 погонных метров деревянных мостов через реки Зею, Амур, Бурею, Архару на Амурской магистрали (Флеров В.С. Дальний Восток в период восстановления народного хозяйства. – Т. 1. – Томск: ТГУ, 1973. – С. 65.; Данилов А.Д. Дальний Восток. – М.: Знание, 1957. – С. 38; Николаев Н.М., Сингур Н.М. Перспективы развития экономики Дальнего Востока. – Хабаровск: ХКИ, 1968. – С. 18–21).

печив деградацию каркасной конструкции юга региона. Она в силу сложившихся обстоятельств не могла выполнять возложенную на нее функцию притяжения и соединения территории юга Дальнего Востока с основным опорным каркасом российского государства. Перед новым правительством вновь возникла задача, нацеленная на закрепление юга региона в составе уже Советской России посредством становления органов власти и создания территориальной структурированности.

Государственная политика правительства в первой половине XX века складывалась под воздействием политических событий, происходивших на территории юга региона. Здесь, с распадом Российской империи, столкнулись интересы стран, входивших в состав Азиатско-Тихоокеанского региона – США, Японии, России. Юг Дальнего Востока России явился объектом их эскалации. Его оккупация японскими и американскими войсками создала явную угрозу национальной безопасности советского государства на востоке России. Сложившаяся обстановка повлияла на политический процесс становления российской государственности и создания территориальной структурированности на территории юга Дальневосточного региона России. Данные политические события геополитического характера стали основным фактором принятия правительством решений в области обеспечения национальной безопасности государства на востоке посредством развития элементов территориальной структуры.

На территории юга Дальнего Востока с 1918–1922 гг. правительство вело активную политическую деятельность, направленную на устранение угрозы интересам России и обеспечения ее безопасности. Здесь было образованно псевдогосударство – Дальневосточная республика[1]. Ее создание в некоторой степени решило проблему. Японские власти заняли выжидательную позицию, но не отозвали войска. Окончательно устранить опасность и урегулировать дальневосточный вопрос удалось после проведения Вашингтонской конференции. Всеобщими усилиями правительств США и ДВР из региона в 1922 г. были эвакуированы японские войска[2]. В этом же время ликвидировали буферное государство, его территория вошла в состав РСФСР.

Государственная деятельность правительства с 1922–1939 гг. была направлена на установление новой политической системы управления и восстановление разрушенных в ходе иностранной интервенции элементов территориальной структуры юга региона. Здесь за время восстановительного периода центром не оказывалась какая-либо помощь югу Дальнему Востоку. Оставшись в изоляции сохранившиеся органы автономного хозяйственного управления для решения финансовых и сырьевых проблем[3] сориентировали экономику юга региона на добычу, эксплуатацию собственных ресурсов. Такое решение правительства способствовало повсеместному возникновению про-

[1] Орнацкая Т., Ципкин Ю., Ширяев В. Из истории борьбы с интервенцией на российском Дальнем Востоке в 1921–1922 гг. // Проблемы Дальнего Востока. – 2006. – № 5. – С 125–137; Светачев М.И. Империалистическая интервенция в Сибири и на Дальнем Востоке (1918–1922 гг.). – Новосибирск: Наука, 1983. – С. 214–215.

[2] Орнацкая Т., Ципкин Ю., Ширяев В. Из истории борьбы с интервенцией на российском Дальнем Востоке в 1921–1922 гг. // Проблемы Дальнего Востока. – 2006. – № 5. – С. 125–137; Системная история международных отношений: в 2 т. Т. 1: События 1918–1945 годов / под ред. А.Д. Богатурова. –. – М.: Культурная революция, 2006. – 134 с.

[3] Гладышев А.Н., Николаев Н.И., Сингур Н.М., Шапалин Б.Ф. Экономика Дальнего Востока: проблемы, перспективы. – Хабаровск: ХКИ, 1971. – С. 23.

тоузлов промышленной направленности – рабочих поселков[1]. Их дисперсное расположение по территории юга региона способствовало дальнейшему освоению его ареального пространства. Такая модель продвижения объектов промышленного и хозяйственного назначения вглубь имела ареально-узловое направление развития каркасной конструкции юга региона, обеспечив ее разветвление вширь.

Выбранный курс политики позволил правительству вкладывать полученные от экспорта сырья средства на развитие промышленности, транспорта, сельского хозяйства[2]. Такой политической подход частично компенсировал недостаток финансов, но не решил окончательно проблемы. В качестве временной меры для проведения восстановительных работ правительством была введена новая экономическая политика. Результатом ее реализации стало привлечение иностранного капитала в отрасли экономики юга региона, что позволило вкладывать значительные средства в развитие промышленного производства[3], обеспечив высокий рост его индустрии. Дальнейшее восстановление экономики было сопряжено с осуществлением правительством преобразовательных действий реконструкционного характера в области транспорта[4] и аграрного сектора[5]. Проводимые политико-экономические преобразования с 1922–1939 гг. оказали существенное

---

[1] Артем, Сучан, Липовцы, Тавричанка (каменный и бурый уголь); Буреинский бассейн (Ургальское и Кивдо-Райчихинское месторождения); вдоль транссибирской магистрали к западу от Хабаровска, на участке Свободный – ст. Галдан (лесозаготовка); от Посьета до Чукотки (добыча и переработка рыбы), с. Каменка, с. Преображение (рыбодобыча), с. Чугуевка, с. Сергеевка (лесозаготовка). (См.: Дьяконов Ф.В., Покшишевский В.В., Хоментовский А.С. Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика. – М.: Мысль, 1966. – С. 40; Трудная целина Приамурья / сост. Ю.М. Бакланов. – Хабаровск: ХКИ, 1980. – С. 18.).

[2] Минакир П.А. Дальний Восток России: экономическое обозрение. – Хабаровск: РИОТИП, 1995. – С. 52.

[3] Там же.

[4] Строительство судоремонтных баз, заводов механического и судоремонтного во Владивостоке, арсенала в Хабаровске, расширение порта Советская Гавань. Восстановление и капитальное переоборудование более 300 железнодорожных мостов: Бикинский, Амурский (См. более подробно: Ковальчук М.А. История транспорта Дальневосточной России (вторая половина XIX века – июнь 1941 г.). – Кн. 1. Технические и социально-правовые аспекты развития транспорта региона. – Хабаровск: Приамурское географическое общество, 1997. – С. 21, 49; История Сибири с древнейших времен до наших дней: в 5 т. Т. 4: Сибирь в период строительства социализма. – Л.: Наука, 1968. – С. 200).

[5] Включение совхозов в общую систему сельскохозяйственной кооперации. Создание условий для добровольного переселения с запада целых колхозов – «Украина» 80 хозяйств, «Спартак» 50 хозяйств. Принудительная депортация евреев из Казахстана в междуречье Биры и Биджана, где ими был основан поселок Биробиджан (1928 г.). Формирование неподалеку от Хабаровска агрогорода. Расширение посевных площадей за счет мелиоративных работ (Тибеткин А.Р. Организация и экономика сельское хозяйство Дальневосточного экономического района (1858–1085 гг.). – Хабаровск: ХКИ, 1989. – С. 56–60; История Сибири с древнейших времен до наших дней: в 5 т. Т. 4: Сибирь в период строительства социализма. – Л.: Наука, 1968. – С. 186; 232; Трудная целина Приамурья / сост. Ю.М. Бакланов. – Хабаровск: ХКИ, 1980. – С. 16; 17; Зельднер А. Развитие сельского хозяйства Дальнего Востока // Вопросы экономики. – 1983. – № 1. – С. 93–98).

влияние на восстановление и развитие элементов территориальной структуры[1]. Наблюдаемый среди них функциональный рост способствовал становлению каркасной конструкции юга региона до уровня 1914 года.

Выбранная политическая мера воздействия на сокращение иностранного капитала в экономике юга региона во второй половине XX века вызвало недовольство со стороны японского правительства. Его ответом на радикальные действия властей России стало возобновление требований по решению территориального вопроса относительно острова Сахалин и Курильской гряды, что привело к усложнению и без того натянутых между двумя государствами политико-экономических отношений. Эскалация напряженности на тихоокеанском направлении способствовала проведению Советской Россией социально-экономических и политических преобразований, главными объектами которых стали отрасли промышленности, имеющие отношение к повышению обороноспособности страны[2]. В этом направлении ВЦНК и политбюро ЦК ВКП (б) в 1930 году приняли два постановления об осуществлении внутренней политики индустриализации юга Дальнего Востока, сосредоточиваясь на максимальном развитии производств и средств производства[3]. В очередной раз внешнеполитические процессы и угроза национальной безопасности границ государства явились мощным фактором развития территориальных структур.

---

[1] Перевалочные пункты в Сретенске, Суражевке, Благовещенске, Хабаровске, Комсомольске-на-Амуре; специализированные причалы по погрузке массовых грузов, Тихоокеанский военно-морской флот (1933 г.) и Советская китобойная флотилия «Алеут», причальные линии, эстакады; подъездные железнодорожные пути и магистрали (1936 г.) от ст. Карымская Забайкальская железная дорога до ст. Уссурийск и Комсомольск-на-Амуре – Волочаевка (1936 г.), подстанционная линейно-путевая связь – телеграфный быстродействующий аппарат Бодо и Морзе; пункты по перекачке нефти в Хабаровске, Комсомольске-на-Амуре, Иннокентьевке; автомагистраль Хабаровск-Владивосток; ремонтные предприятия по производству запасных частей к автомашинам в Свободном, Хабаровске. (Более подробно см.: Ковальчук М.А. История транспорта Дальневосточной России (вторая половина XIX века – июнь 1941 г.). – Кн. 1: Технические и социально-правовые аспекты развития транспорта региона. – Хабаровск: ПГО, 1997. – С. 26; 38; 53; Алимов Ю.П., Жохов В.П. Анализ эффективности размещения производительных сил Сибири и Дальнего Востока. – М.: Финансы, 1979. – С. 53).

[2] № 118. Телеграмма главного контролера Наркомата государственного контроля СССР по Хабаровскому краю Костина о выполнении плана выпуска основной оборонной продукции заводом имени Молотова, направленная народному комиссару государственного контроля СССР Попову // Хабаровск. Страницы истории: сборник документов Государственного архива Хабаровского края, Российского государственного архива Дальнего Востока об истории развития города Хабаровска. – Хабаровск: Частная коллекция, 2008 – С. 144; № 119 Информация секретаря Хабаровского горкома ВКП(б) Демкина И.Н. о выпуске боеприпасов на заводах г. Хабаровска, направленная секретарю Хабаровского крайкома ВКП(б) Боркову Г.А. // Хабаровск. Страницы истории: сборник документов Государственного архива Хабаровского края, Российского государственного архива Дальнего Востока об истории развития города Хабаровска. – Хабаровск: Частная коллекция, 2008 – С. 145.

[3] Правительство уделяло особое внимание блоку обслуживающих производств, способных обеспечить в случае военного столкновения всем необходимым население и транспорт (Данилов А.Д. Дальний Восток. – М.: Знание, 1957. – С. 28–31; Багданова А.Д. Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока. – Владивосток, 1982. – 128 с.).

Появление отраслей промышленности (нефтяной и цементной) способствовало функциональному расширению моноцентрических центров территориальной структуры: Благовещенск, Хабаровск, Владивосток, Уссурийск, Спасск-Дальний, Находка. Концентрация различных видов промышленных и хозяйственных объектов в пределах их границ способствовала выделению доминирующего промышленного центра – Хабаровска. Он явился основным ядром притяжения и концентрации основных видов деятельности, и постепенно в процессе освоения и экономического развития юга Дальневосточного региона России стал многофункциональным промышленным центром. Его удаленность от экономически развитых узловых элементов подобного типа и отсутствие полного цикла производства не позволили ему достигнуть уровня ядра. Круг функциональных возможностей промышленного центра приравнивается к субъядру узлового элемента территориальной структуры. Наблюдаемый среди узловых элементов эволюционный рост способствовал укрупнению каркасной конструкции[1] юга Дальнего Востока России. Ее разветвление вширь осуществлялось посредством возникновения протоузлов. Их дисперсное расположение по территории способствовало развитию ареально-узлового направления каркасной конструкции. Роль линейных элементов в данном вопросе снижена. Их строительство и улучшение происходило опосредованно и зависело от становления и развития узловых элементов в пределах ареального пространства юга Дальневосточного региона России.

Восстановленная и функционально расширенная каркасная конструкция просуществовала недолго. Ее системное изменение и последующее за этим стагнационное развитие началось с узловых элементов территориальной структуры. Причиной их реорганизации стали политические события, происходившие с 1939–1946 гг.: на западе – война с Германией и на востоке – противостояние с Японией. Эскалация напряженности способствовала проведению правительством реформ военного характера. В результате их проведения на территории юга Дальнего Востока России произошла милитаризация неприоритетных отраслей производства, что привело к максимальному развитию отраслей оборонной промышленности[2]. А также их возникновению на юге Дальневосточного региона России способствовала эвакуация заводов из западных районов страны[3]. Повышенная роль и повсеместное появление военных предприятий увеличило добычу природных ресурсов. Разработка полезных ископаемых привела к возник-

[1] Субъядро – Хабаровск, узлы – Благовещенск, Николаевск-на-Амуре, Комсомольск-на-Амуре, Биробиджан, Суражевская, Советская Гавань, Уссурийск, Владивосток; протоузлы – поселок Ярославский (месторождение полевого шпата), Ульматинский молибденовый рудник, порт Певек (месторождение оловянных руд), Эхаби, Катангли, Парамай (нефтедобыча), Сучан, Артем, Райчиха (Райчихинск с 1944 г.) (угольные месторождения). (Саушкин Ю.Г. Экономическая география: история, теория, методы, практика. – М.: Мысль, 1973. – 218 с.; Дьяконов Ф.В., Покшишевский В.В., Хоментовский А.С. Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика. – М.: Мысль, 1966. – С. 51; 144–145).

[2] Минакир П.А. Дальний Восток России : экономическое обозрение. – Хабаровск: РИОТИП, 1995. – С. 51.

[3] Дьяконов Ф.В., Покшишевский В.В., Хоментовский А.С. Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика. – М.: Мысль, 1966. – С. 64; Экономическое развитие Сибири и Дальнего Востока / под ред. В.П. Можина. – М.: Мысль, 1980. – 146 с.

новению протоузлов[1]. Их повсеместное появление негативно отразилось на каркасной конструкции. Она на фоне стагнационного развития промышленных центров: субъядро – Хабаровск; узлов – Благовещенского, Уссурийского, Владивостокского, Арсеневского, Спасск-Дальнего, Находкинского, вызванного началом военных преобразований, была утяжелена протоузлами. На этой основе опосредованное развитие линейных элементов[2] кардинально не улучшило положение каркасной конструкции юга Дальневосточного региона России. Реорганизация опорного каркаса, начавшаяся с функционального сужения основных промышленных центров концентрации и размещения производств, способствовала его стагнационному развитию и уменьшению до размеров 1914 года.

Государственная политика восстановления функциональной деятельности элементов территориальной структуры и каркасной конструкции юга региона с 1947–1985 гг. осуществлялась на фоне развития внешнеполитического процесса – холодной войны. Эскалация напряженности создала условия, угрожающие национальной безопасности государства на востоке. Указанное политическое обстоятельство в очередной раз явилось значимым фактором принятия правительством решений в области становления и развития элементов территориальной структуры юга региона. Местным региональным властям вменялось в обязанность самостоятельно осуществить политико-экономические преобразования по восстановлению и развитию экономики[3] юга региона. Масштабная разработка и неограниченная добыча полезных ископаемых привела к повсеместному возникновению протоузлов[4]. Наряду с их созданием наблюдался и обратный процесс. Рабочий поселок с отработкой месторождения и с отсутствием других производств лишался трудоспособного населения, постепенно превращаясь в «отмирающий»[5], например Кивдинские копи (1952 г.).

---

[1] Протоузлы: порт Певек (с 1941 г.), где действовали предприятия по добычи олова; пос. Райчиха – добыча бурого угля (Дьяконов Ф.В., Покшишевский В.В., Хоментовский А.С. Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика. – М.: Мысль, 1966. –143 с.).

[2] Построенная в 1941 г. железная дорога Пивань – Советская Гавань (Бартков И.О. Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока. – Владивосток: ДВНЦ-АН СССР, 1982. – 149 с.).

[3] Послевоенная экономика СССР, до войны мало ориентированная на конечный спрос, оказалась совершенно оторванной от потребителя. В ряде районов практически создавалась новая экономика, так как перебазированные во время войны мощности, как правило, не возвращались обратно (Минакир П.А. Дальний Восток России: Экономическое обозрение. – Хабаровск: РИОТИП, 1995. – С. 56).

[4] Верхне-Каменский рудник (1952 г.), золотодобывающий очаг (1953 г.), угольное месторождение (1953 г.), Шультинское оловянно-вольфрамовое (1950 г.), Канка (Тимптонское месторождение слюды (1948 г.), ст. Бирокан (мрамор в ЕАО), Ярославска (оловянное месторождение (1951 г.), плавильного шпата (1958 г.), ст. Манзовка (Реттиховское бурого угля (1960 г.), ст. Бикин (1963 г.) (бурого угля), Средний Ургал (Буреинский каменноугольный бассейн) (Более подробно см.: Багданова А.Д. Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока. – Владивосток: ДВНЦ-АН СССР, 1982. – 129 с; Минакир П.А. Дальний Восток России: экономическое обозрение. – Хабаровск: РИОТИП, 1995.– С. 56).

[5] Особенности размещения производства и населения на Дальнем Востоке / Л.Д. Кошкарев, П.Я. Бакланов, И.И. Барткова, Е.Л. Мотрич. – Владивосток: АН СССР, Дальневосточный научный центр, Тихоокеанский институт географии, 1976. – С. 60.

С началом 60-х годов роль добывающих производств снизилась. На приоритетное место вышли обслуживающие отрасли промышленности. Всеобщее индустриальное оживление с 1947–1985 гг. способствовало возникновению новых узловых элементов разной экономической направленности: города и поселки городского типа[1]. Повсеместное их становление и функциональное расширение способствовало укреплению каркасной конструкции юга региона. Ее разветвление вширь осуществлялось посредством возникновения и дальнейшего функционирования протоузлов, узлов и строительства магистралей[2]. Их дисперсное расположение по территории имело ареально-узловое и линейно-узловое направление развития каркасной конструкции. Формирование разветвленного опорного каркаса юга региона вширь обеспечило функциональное расширение ареальных элементов территориальной структуры. Их рост наиболее ярко демонстрируют проводимые правительством нововведения с 1965–1985 гг., это политика экстенсивного пути развития сельского хозяйства[3] и ресурсов, особенно топливно-энергетических[4].

Выбранная правительством политическая мера развития экономики юга региона в 1985 г. привела к экономическому кризису. Его последствия имели негативный характер для каркасной конструкции юга региона. Ее основные промышленные центры: Благовещенск, Хабаровск, Владивосток и вновь образованные узлы: Комсомольск-на-Амуре, Амурск, Биробиджан, Уссурийск, Арсеньев, Спасск-Дальний вплоть до 1989 г. функционировали в стагнационном режиме[5]. Слабая, рыхлая, но достаточно устойчивая, каркасная конструкция была сильно утяжелена протоузлами. Их наличие указывало на нерациональную структуру всей экономики юга региона. Имена она, по мнению О. Остапковича, стала «одной из важнейших причин трансформационного распада СССР»[6].

---

[1] Всего на юге региона с 1946 по 1960 гг. было образовано 60 населенных пунктов : узлы – Комсомольск-на-Амуре, Биробиджан, Находка; протоузлы (56 поселков городского типа): 5 селений на базе добычи угля, 7 – цветных металлов, 4 – на базе рыбокомбинатов и 4 центра лесодобычи. Наибольшее их число (24) образовалось на базе транспортных функций, из них 14 в Хабаровском крае (Багданова А.Д.. Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока. – Владивосток: ДВНЦ-АН СССР, 1982. – 130 с.).

[2] Строительство подъездных железнодорожных путей и второй нити нефтепровода Комсомольск–Хабаровск (1963 г.) (Особенности размещения производства и населения на Дальнем Востоке / Л.Д. Кошкарев, П.Я. Бакланов, И.И. Барткова, Е.Л. Мотрич. – Владивосток: АН СССР, Дальневосточный научный центр, Тихоокеанский институт географии, 1976. – С. 37).

[3] Особенности размещения производства и населения на Дальнем Востоке / Л.Д. Кошкарев, П.Я. Бакланов, И.И. Барткова, Е.Л. Мотрич. – Владивосток: АН СССР, Дальневосточный научный центр, Тихоокеанский институт географии, 1976. – С. 37.

[4] Николаев Н.М., Снигур Н.М. Перспективы развития экономики Дальнего Востока. – Хабаровск: ХКИ, 1968. – С. 8; Дьяконов Ф.В., Покшишевский В.В., Хоментовский А.С. Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика. – М.: Мысль, 1966. – С. 168–173; Суворова А.Ф. Промышленность Дальнего Востока сегодня и завтра // География в школе. – 1975. – № 3. – С. 15–21.

[5] С 1988 г. экономика юга Дальнего Востока попала в состояние затяжного кризиса, который охватил все отрасли промышленности и другие сферы (Дьяконов Ф.В., Покшишевский В.В., Хоментовский А.С. Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика. – М.: Мысль, 1966. – С. 32; Минакир П.А. Дальний Восток России: экономическое обозрение. – Хабаровск: РИОТИП, 1995. – С. 61).

[6] Остапкович О. Социально-экономическом развитие СССР на рубеже 80–90-х годов // Вопросы экономики. – 1998. – № 7. – С. 153–159.

В результате государственной деятельности правительства с 1922–1990 гг. на территории юга Дальнего Востока на базе уже созданной линейной ареально-узловой, линейно-узловой полицентрической каркасной конструкции осуществлялась трансформация и формирование опорного каркаса. В основном его эволюционный рост происходил за счет развития ареально-узловой модели. Для нее характерно становление протоузлов и собственно-структурных осей в глубине территории юга региона. Здесь были сформированы новые узлы: Комсомольск-на-Амуре, Амурск, Биробиджан, Арсеньев; и магистрали Пивань – Советская Гавань, нефтепровод Комсомольск-на-Амуре – Хабаровск. Стагнационное развитие каркасной конструкции происходило на этапе проведения преобразований военного характера. Их результатом стала реорганизация узловых элементов территориальной структуры.

Государственная политика правительства в конце XX века складывалась под воздействием политических событий, проистекающих на территории юга Дальневосточного региона России. Здесь, с распадом Советской России, региональное правительство, оказавшись в полной изоляции в начале 1990 г., занялось поиском путей развития его экономики. Приоритетным курсом стало восстановление и формирование различных видов отношений с приграничными государствами. Сотрудничество со странами Азиатско-Тихоокеанского региона осуществлялась по ряду направлений: сырьевое, лесное, рыбное, туристическое, миграционное, транспортное[1]. Значимым из них было сырьевое направление, связанное с неограниченным освоением полезных ископаемых. На месте их добычи возникали протоузлы[2]. Они сильно отягощали и без того ослабленную каркасную конструкцию юга региона, еще больше разветвляя ее вширь. Формирование тесного сотрудничества юга Дальнего Востока сырьевой направленности способствовало стагнационному развитию элементов территориальной структуры за счет экономического роста протоузлов, появление которых утяжеляло экономику юга региона.

Государственная политика реализации остальных направлений интеграции с 1990–2008 гг. способствовала функциональному расширению промышленных центров: Благовещенск, Хабаровск, Владивосток и узлов: Уссурийск, Пограничный, Гродеково, способных, по мнению М.Ю. Шинковского[3], выступать в качестве «форточек»[4] тесного приграничного взаимодействия. На этой основе осо-

[1] Левинталь А. Российский Дальний Восток. Развитие внешнеэкономических связей Дальнего Востока России: проблемы, перспективы // Проблемы Дальнего Востока. – 2004. – № 2. – С. 68; Васильев Л. Политика и экономика. Россия – АСЕАН: укрепление сотрудничества // Азия и Африка сегодня. –2004. – № 11. – С. 67–70.

[2] Хабаровский край (Правоурмийское месторождение оловянных руд); Амурская область (Гаринское железорудное месторождение); Еврейская автономная область (Кульдурское месторождение брусита), остров Сахалин (нефтегазоносные месторождения). Их использование открывало для Дальнего Востока большие возможности сотрудничества со странами АТР. (Троекурова И.С. Российский Дальний Восток. Модели интеграции Российского Дальнего Востока // Проблемы Дальнего Востока. – 2005. – № 2. – С. 63–79).

[3] Муртазин М. М. Развитие моногородов в условиях модернизации : дис. … канд. полит. наук [Электронный ресурс]. – М., 2011. – 177 с. URL: http://www.dissercat.com/content/razvitie-monogorodov-v-usloviyakh-modernizatsii (дата обращения 5 февраля 2012 г.)

[4] Шинковский М. Ю. Панорама политической науки России: Дальний Восток. Трансграничное сотрудничество как рычаг развития российского Дальнего Востока // Полис. – 2004. – № 5. – С. 62-70.

бую актуальность приобрело создание особых форм экономического взаимодействия в приграничной полосе. Здесь были сформированы модели зонального (очагового) и «открытого рационализма» сотрудничества. Под зональной моделью понимали создание свободных экономических зон[1]. Модель «открытого рационализма» только начала осуществляться в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Ее суть состояла в развитии кооперационных связей и снятии ограничений на движение товаров, капиталов и рабочей силы в пределах региона. Она предполагала объединение существующих субрегиональных группировок на основе соблюдения принципов Генерального соглашения по тарифам и торговле, Всемирной торговой организации и стимулирования нерегиональных экономических связей[2].

На базе этих моделей создавались и функционировали приграничные торговые комплексы в Маньчжурии и Приморском крае в районе Пограничный – Суйфуньхэ, Амурской области в районе Благовещенска – Хэйхэ. Их формирование способствовало всеобщему оживлению узловых элементов территориальной структуры, расположенных близ приграничной полосы: Благовещенск, Амурзет, Хабаровск, Уссурийск, Находка, Пограничный, Гродеково. Они стали источниками дальнейшей активизации протоузлов, расположенных в глубине юга региона. Создание приграничных форм сотрудничества несколько улучшило функциональное состояние узловых элементов территориальной структуры, но полностью вывести их из стагнационного режима развития не удалось. Субъядро, узлы, протоузлы каркасной конструкции продолжали испытывать последствия экономического кризиса. Отрасли промышленности, сконцентрированные в пределах их границ, работали с перебоями. Ощущалась нехватка государственных инвестиций.

Основой для развития промышленных центров каркасной конструкции и узлов, протоузлов территориальной структуры российского юга Дальнего Востока в период с 1990–2008 гг. стало производство конкурентоспособной продукции – высокие технологии. Они, по мнению И.С. Троекуровой, стали единственным условием роста дальневосточной экономики[3]. На предприятиях инновационной[4] направленности узла Владивостока, Комсомольск-на-Амуре, субъядра Хабаровска активно осуществлялось производство водоочистительных сооружений.

Проведенные преобразования оказали незначительное влияние на расширение функциональных возможностей узловых элементов территориальной струк-

---

[1] Свободная экономическая зона «Находка». Она, расположенная в нижней части Приморского края на берегу Японского моря в относительной близости от многих крупнейших центров Азиатско-Тихоокеанского региона и рынков сбыта, на 1 января 2003 года включала 288 предприятий, инвесторами которых были Китай, Республика Корея, США, Австралия и Япония. (Троекурова И. С. Российский Дальний Восток. Модели интеграции Российского Дальнего Востока // Проблемы Дальнего Востока. – 2005. – № 2. – С. 63–79).

[2] Гаджиев К.С. Геополитика. – М. : Международные отношения, 1997. – 240 с.

[3] Троекурова И.С. Российский Дальний Восток. Модели интеграции Российского Дальнего Востока // Проблемы Дальнего Востока. – 2005. – № 2. – С. 64.

[4] Авиационное производственное объединение продолжает выпуск современных военных самолетов и параллельно осваивает гражданские образцы: водоочистительные фабрики, где применяются технологии водоочистки, основанные на методике закрепленных активных илов. (Левинталь А. Российский Дальний Восток. Развитие внешнеэкономических связей Дальнего Востока России: проблемы, перспективы // Проблемы Дальнего Востока. – 2004. – № 2. – С. 68; Васильев Л. Политика и экономика. Россия – АСЕАН. Укрепление сотрудничества // Азия и Африка сегодня. – 2004. – № 11. – С. 67–70).

туры. Среди них наблюдалось слабое, эволюционное укрепление каждого в отдельности вида: протоузла, узла, субъядра. Такие изменения обеспечили процесс восстановления ареально-узлового полицентрического направления развития каркасной конструкции юга региона. Ее дальнейшее становление осуществлялось посредством строительства и усовершенствования линейных элементов территориальной структуры.

Государственная деятельность федеральных органов власти впервые 10–12 лет направлена на создание благоприятных условий для развития региональных интеграционных процессов. Основными направлениями приграничного сотрудничества для правительства России с 2004 по 2012 гг. были признаны «развитие инфраструктуры в приграничье и поддержание стабильности и безопасности в АТР»[1]. Заинтересованность, проявленная к российским энергетическим ресурсам и транзитным возможностям со стороны трех стран Азиатско-Тихоокеанского региона – Китая, Японии, Южной Кореи[2], определила курс государственной политики России в сторону развития транспортного сотрудничества. Указанные политические приоритеты геополитического характера явились главным фактором принятия правительством решений о развитии линейных и укрупнение узловых элементов территориальной структуры юга Дальнего Востока.

Транспортная проблема препятствовала осуществлению политики интеграции и дальнейшему развитию узловых и ареальных элементов. Отсутствие эффективной системы транспорта, прежде всего магистральных трубопроводов, явилось сдерживающим фактором расширения экспорта энергоносителей в страны АТР. Для организации крупных поставок российским и зарубежным потребителям на территории юга Дальнего Востока необходимо было сформировать систему сверхдальнего трубопроводного транспорта[3], усовершенствовать магистральные линии, нефте- и газопроводы[4]. С целью решения поставленной задачи федеральные власти проводили политико-экономические преобразования[5],

[1] Рогачев И. А. Российско-Китайское межрегиональное и приграничное сотрудничество. Основные направления, тенденции развития, перспективы // Международная жизнь. – 2005. – № 11. – С. 44; Васильев Л. Россия – АСЕАН. Укрепление сотрудничества // Азия и Африка сегодня. – 2004. – № 11. – С. 69; Като Михоко. Россия и АТЭС: внешние и внутренние проблемы России и ее участие в Азиатско-Тихоокеанской интеграции // Тихоокеанская Россия и страны АТР в изменяющимся мире : сборник статей / гл. ред. В. Л. Ларин; отв. ред. Ю.В. Латушко, И.В. Ставров. – Владивосток : Дальнаука, 2009. – С. 90.

[2] Быков А. Н. Постсоветское пространство: стратегии интеграции и новые вызовы глобализации. – СПб.: Алетейя, 2009. – 166 с.

[3] Конторович А.Э., Коржубаев А.Г., Эдер Л.В. Перспективы поставок природного газа из России в страны АТР: ресурсные, технологические и геополитические факторы // Проблемы Дальнего Востока. – 2008. – № 3. – С. 70–83; Коржубаев А.Г. О стратегии взаимодействия России со странами АТР в нефтегазовой сфере // Проблемы Дальнего Востока. – 2010. – № 2. – С. 64–77.

[4] Могилевкин И. Транспорт в прошлом и нынешнем веке // Мировая экономика и международные отношения. – 2001. – № 9. – С. 43; Рогачев И.А. Политика. Российско-китайское межрегиональное и приграничное сотрудничество: основные направления, тенденции развития, перспективы // Международная жизнь. – 2005. – №1. – С. 51.

[5] Рогачев И.А. Политика. Российско-китайское межрегиональное и приграничное сотрудничество: основные направления, тенденции развития, перспективы // Международная жизнь. – 2005. – № 11. – С. 48.

направленные на строительство и улучшение инфраструктуры юга региона. Здесь с 2004 по 2010 гг. в результате реализации политики транспортного сотрудничества получили развитие магистрали: газопровод Сахалин – Комсомольск-на-Амуре – Хабаровск; функционирует нефтепровод Чайво – Де-Кастри (2006 г.); введен в эксплуатацию нефтепровод Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО, 2010 г.)[1]. Их становление оказало значительное воздействие на функциональное расширение узлов: Комсомольск-на-Амуре (нефтегазообеспечения), Де-Кастри (нефтеотгрузочный терминал); промышленных центров: Хабаровск, Владивосток. Такая система освоения ареального пространства юга региона и укрупнения узловых элементов территориальной структуры за счет становления магистралей имеет ареально-линейное направление развития каркасной конструкции.

Функционирование ареально-линейного полицентрического опорного каркаса в 2012 г. осуществлялся посредством Транссиба и подъезных дорог, имеющих производственное значение. Наличие Транссиба, соединяющего субъядро Хабаровск, узлы: Благовещенск, Свободный, Биробиджан, Владивосток, Уссурийск, для интеграции в экономику стран АТР явно недостаточно. Его необходимо модернизировать. Экономический рост магистралей разрешит проблему сотрудничества юга Дальнего Востока России со странами АТР и будет способствовать развитию районов, прилегающих непосредственно к данной магистрали. В перспективе эта система освоения ареального пространства посредством становления линейных элементов и появление на всем их протяжении населенных пунктов однофункциональной направленности обеспечит формирование ареально-линейно-узлового направления развития каркасной конструкции. Основными и наиболее востребованными и достаточно развитыми в 2012 гг. являлись автомобильные дороги. Они использовались для перевозки грузов с приграничными провинциями Китая. Здесь приоритетом, по мнению С.В. Уянова , пользуются интермодальные[2] контейнерные перевозки. Наиболее чаще функционировало движение по автотрассам Харбин – Владивосток, Муданцзян – Уссурийск[3].

Дальнейшее функционирование ареально-узловой и ареально-линейной полицентрических моделей опорного каркаса с 2014 года осуществлялось в рамках разработанных правительством целевых программ и стратегий развития Дальнего Востока. Особо стоить отметить те программы, стратегии и федеральные законы, которые непосредственно имеют отношение к преобразованию каркасной конструкции юга региона и составляющих её элементов территориальной структуры. Это в первую очередь целевая программа «Социально-экономического развития Дальнего Востока и Забайкальского региона до 2025 года»; Федераль-

---

[1] Коржубаев А.Г. О стратегии взаимодействия России со странами АТР в нефтегазовой сфере // Проблемы Дальнего Востока. – 2010. – № 2. – С. 64–77; Левинталь А. Российский Дальний Восток. Развитие внешнеэкономических связей Дальнего Востока России : проблемы, перспективы // Проблемы Дальнего Востока. – 2004. – № 2. – С. 71.

[2] Интермодальные контейнерные перевозки – использование разного вида транспорта при доставке товара до потребителя (Уянов С.В. Транспортные маршруты в Азии : значение для России, Китая и Индии // Проблемы Дальнего Востока. – 2007. – № 2. – С. 27).

[3] Уянов С.В. Транспортные маршруты в Азии : значение для России, Китая и Индии // Проблемы Дальнего Востока. – 2007. – №2. – С. 27; Могилевкин И. Транспорт в прошлом и нынешнем веке // Мировая экономика и международные отношения. – 2001. – № 9. – С. 40.

ная космическая программа до 2025 года и Стратегия развития ракетно-космической промышленности на период 2015 года; Транспортная стратегия России до 2030 года; Энергетическая стратегия России на период 2020 года; Стратегия развития железнодорожного транспорта России до 2030 года; программа развития угольной отрасли до 2030 года; федеральный закон «О территориях опережающего социально-экономического развития в РФ»; федеральный закон «О промышленной политики в РФ». В рамках выше перечисленных программ осуществляется развитие территории юга Дальнего Востока. Здесь с 2013–2017 года наибольшее экономическое развитие и функционирование получили следующие территориальные структуры.

Узловые элементы, их преобразование осуществлялось за счет введения в эксплуатацию второй очереди Благовещенской ТЭЦ (2016 г.), пуска гидроагрегатов Нижне-Бурейской ГЭС (2016 г.), запуска Кимкано-Сутарского ГОК (2016 г.)[1]. Вместе с тем стоит отметить стратегическое значение города Владивостока как основного центра крупных международных мероприятий и приграничного сотрудничества со странами АТР, города Свободный, который в ближайшей будущем может стать ключевым центром экономического роста на Дальнем Востоке за счет строительства ряда крупнейших высокотехнологичных предприятий по газопереработке и газохимии, а также города Комсомольска-на-Амуре как динамичного центра Дальнего Востока с перспективой развития современной высокотехнологичной промышленности[2].

Ареальные элементы, функциональный рост которых происходил благодаря созданию территорий опережающего социально-экономического развития, имеющих различное типологическое направление:

2015 г. – «Надеждинская» (легкая и пищевая промышленность, многопрофильная производственно-логистическая направленность, Приморский край); «Хабаровск» (промышленная, транспортно-логистическая направленность, Хабаровский край), «Комсомольск» (промышленная направленность, Хабаровский край); «Белогорск» (агропромышленная направленность, Амурская область); «Приамурская» (промышленная, транспортно-логистическая направленность, Амурская область); «Михайловский» (сельскохозяйственное направление, Приморский край)[3];

2016 г. – «Большой Камень» (промышленная направленность, судостроение, Приморский край); «Горный воздух» (рекреационно-туристическое направление, Сахалинская обл.); «Южная» (сельскохозяйственное направление, Сахалинская обл.); «Амуро-Хинганская» (легкая и пищевая промышленность, туристическо-рекреационная направленность, Амурская обл.);

---

[1] Дальний Восток - территория президентского внимания. – 2017. [Электронный ресурс] URL: https://minvr.ru/upload/iblock/f8e/%D0% 94%D0%B0%D0%BB% D1% 8C% D0% BD% D0%B8%D0% B9%20%D0%92%D0%BE%D1%81% D1%82%D0% BE%D0%BA%20-%20%D1%82%D0%B5% D1%80%D1%80%D0%B8%D1%82% D0% BE% D1%80%D0% B8%D1%8F%20%D0%BE% D1%81%D0%BE%D0% B1%D0%BE%D0%B3% D0%BE%20%D0%BF%D1%80%D0%B5%D0%B7%D0%B8%D0%B4%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%BE%20%D0%B2%D0%BD%D0%B8%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%8F.pdf (Дата обращения 06.03.2018 г.)

[2] Там же.

[3] Восточный экономический форум. Территории опережающего развития, программа 2017. [Электронный ресурс] URL: https://forumvostok.ru/about/asez/ (Дата обращения 06.03.2018 г.)

2017 г. – «Нефтехимический» (нефтехимическая направленность, Приморский край); «Николаевск» (рыболовство, водный транспорт, монтаж и ремонт оборудования, Хабаровский край); «Свободный» (газохимическая промышленность, Амурская обл.); «Курилы» (рыбная промышленность, Сахалинская обл.)[1].

Линейные элементы, их развитие в основной своей массе происходило за счет роста транспортной, информационно-коммуникативной инфраструктуры в ТОР и от общего потенциала развития локализованных территорий. Это функционирование трассы газотранспортной системы «Сила Сибири» и формирование свободного порта Владивосток, который включает ключевые порты юга Дальнего Востока: Зарубино, Находка и аэропорт «Кневичи». И наличие действующих перспективных крупных международных транспортных коридоров – «Приморье-1» и «Приморье-2»[2].

В результате внутриполитической деятельности государства с 1990 по 2012 гг. на территории юга Дальнего Востока осуществлялось восстановление и дальнейшее развитие уже сформированной на базе субъядра, узлов и протоузлов линейной ареально-узловой – линейно-узловой полицентрическая каркасной конструкции. Ее организация с 1990 по 2004 гг. начиналась с ареально-узловой модели. Источником роста явились протоузлы. Их дисперсное размещение по территории юга региона обеспечило освоение его ареального пространства вглубь юга Дальнего Востока. Дальнейшее становление опорного каркаса с 2004 по 2012 гг. продолжилось с развития ареально-линейной модели. Особенность ее заключалась в том, что источником к освоению ареального пространства и укрупнению функциональных возможностей узловых элементов территориальной структуры послужило активное строительство и модернизация линейных элементов территориальной структуры. Политическая практика изменений опорного каркаса на территории юга Дальневосточного региона продолжалась. С 2012 г. по 2017 г. она осуществлялась посредством формирования и развития на базе территорий опережающего развития промышленных парков и кластеров. Их становление способствовало развитию обеих моделей опорного каркаса – ареально-узловой и ареально-линейной. Особенность их состояла в том, что импульсом к овладению ареальным пространством послужили функционирующие узловые и линейные элементы территориальной структуры, расположенные в пределах выделенных правительством территорий опережающего развития. Здесь вокруг центров (фокусов)[3] формируются промышленные парки и кластеры различной типологии – ресурсодобывающие, на основе высоких технологий, инновационные, транспортно-транзитные, рекрационно-туристические, смешанные (сочетание типов)[4]. В их границах малые и средние города, тесно взаимодействуя друг с другом во всех сферах их жизнедеятельности, выступают в

[1] Восточный экономический форум. Территории опережающего развития, программа 2017 [Электронный ресурс] URL: https://forumvostok.ru/about/asez/ (Дата обращения 06.03.2018 г.).

[2] Восточный экономический форум. О свободно порте Владивосток, программа 2017 [Электронный ресурс] URL: https://forumvostok.ru/about/free-port/ (Дата обращения 06.03.2018 г.).

[3] Владивосток, Арсеньев, Находка, Большой Камень, Артем, Дальнегорск, Комсомольск-на-Амуре, Хор, Ванино, Советская Гавань (прим. автора).

[4] Бакланов П.Я. Территории опережающего развития: понятие, структура, подходы к выделению // Региональные исследования. – 2014. – №3. – С. 17.

качестве городских полицентрических систем[1]. Именно им в будущем суждено стать, по мнению П.Я. Бакланова, «импульсом развития соседних территорий, т.е. обладать мультипликативным территориальным»[2] эффектом.

Обе модели каркасной конструкции юга Дальнего Востока были направлены на освоение его территории и развитие уже функционирующего опорного каркаса. Каркасная конструкция, опирающаяся на субъядро Хабаровск, узлы: Благовещенск, Владивосток и связующую их магистраль – Транссиб, представляет собой основную ось (костяк) закрепления, освоения и экономического роста юга Дальнего Востока. Вместе с тем создание линейной ареально-узловой – линейно-узловой полицентрической системы способствовало росту центров внешнеэкономического сотрудничества – Находка, Советская Гавань, Ванино, Холмск, Корсаков, Зарубино, Ольга – наиболее перспективных на юге Дальневосточного региона. Там где, по мнению П.Я. Бакланова, данные центры образовывают приграничные зоны геополитического влияния России в Восточной Азии.

На протяжении развития политических практик середины XIX до начала XXI века на территории юга Дальнего Востока России образовалась линейная ареально-узловая – линейно-узловая полицентрическая каркасная конструкция. Ее сложная модельная структура обусловлена развитием политических событий внешнего и внутреннего характера. Внешнеполитические процессы явились мощным фактором воздействия на принятие российским государством решений об обеспечении национальной безопасности восточных границ посредством становления и развития элементов территориальной структуры. Влияние внутриполитических процессов на становление и развитие элементов территориальной структуры и формирование каркасной конструкции юга Дальнего Востока России с середины XIX до начала XXI века было опосредованным. Чаще всего это напоминало ответную реакцию правительства на внешнее воздействие. Данные действия властей имели двойственный характер влияния на опорный каркас, с одной стороны, это его формирование за счет появления протоузлов и эволюционного роста узловых и линейных элементов (прил. 2). С другой стороны, деградация, вызванная их функциональным сужением по причине экономического, политического кризиса, проведение однонаправленных революционных модернизаций. При этом созданные в течение политических практик модели развития каркасной конструкции не отменяли собой предыдущую, а наслаивались, используя её как основу для своего дальнейшего развития.

3.2. Военный фактор в российской политической практике становления и развития узловых элементов территориальной структуры

Война, вооруженные конфликты – это неотъемлемая «часть политической деятельности»[3] любого государства. Направлена она не только на достижение и

[1] Козлова О.А., Терентьева Т.В., Макарова М.Н, Лан Д.Х. Территориальные факторы стратегического развития дальневосточных регионов // Экономика региона. – 2016. – Т. 12. Вып. №3. – С. 767.

[2] Бакланов П.Я. Территории опережающего развития: понятие, структура, подходы к выделению // Региональные исследования. – 2014. – №3. – С. 17.

[3] Ваисс М. Международные отношения после 1945 года. – М.: Городец, 2005. – 360 с.; Феномен холодной войны в международных отношениях XX века: итоги и перспективы исследования // Новая и новейшая история. – 2006. – № 6. – С. 73–100; Шустов А.Н. Железный занавес и холодная война // Русская речь. – 2005. – №1.– С. 123–127.

соблюдение своих интересов в геополитическом пространстве, но и на обеспечение национальной безопасности государственных границ. В этом отношении огромную роль играет рациональная территориальная структурированность. Она является важным условием благополучия государства, его безопасности и устойчивого развития[1]. Поэтому её становление и формирование на основе совокупности узловых и линейных элементов каркасной конструкции чаще всего осуществляется под воздействием политических процессов, где военный фактор выступает исходным явлением. Его влияние опосредованно, оно направленно на устранение возможной угрозы безопасности посредством проведения политики военного потенциала. Ее реализация обеспечила промышленный подъем оборонного производства, что привело к строительству и функциональному расширению узловых элементов территориальной структуры за счет развития, концентрированных в пределах их границ предприятий, имеющих непосредственное отношение к обороноспособности страны. В политической истории России с середины XIX до начала XXI века формирование территориальной структурированности юга Дальнего Востока посредством становления и развития узловых элементов было подчинено «установленному государством порядку»[2].

Административно-военное освоение и закрепление юга Дальнего Востока на протяжении политической истории России середины XIX до начала XXI века осуществлялось посредством становления и развития узловых элементов территориальной структуры. Здесь за это время сформировалась линейно вытянутая ареально-узловая полицентрическая каркасная конструкция. Для нее характерно наличие нескольких центров (фокусов) и промышленных и сельскохозяйственных пунктов. Центры (фокусы) стали основой образования промышленных центров, где сосредоточены все виды деятельности: субъядро – Хабаровск; узлы – Благовещенск, Свободный, Биробиджан, Комсомольск, Уссурийск, Владивосток. Промышленные и сельскохозяйственные пункты, в них, как правило, преобладает один вид деятельности: протоузлы – Бурея, Архара, Известковый, Талакан, Троицкое, Иннокентьевка, Софийск, Богородское, Новопокровка, Партизанск, Липовцы, Новошахтинск, Артем, Дальнегорск, Ковалерово, Лучегорск. Формирование каркасной конструкции юга региона на протяжении политической истории России середины XIX до начала XXI века происходило на фоне столкновения геополитических интересов Японии, США, Великобритании, Китая и России за распределение сфер влияния в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Российское государство старалось разрешить накопившиеся противоречия, удержать позиции России и соблюдать ее интересы на тихоокеанском направлении без применения военной силы – мирным путем. Такая политика позволила правительству на протяжении политической истории России середины XIX до начала XXI века устанавливать новую структуру взаимоотношений и влиять на расстановку сил в пределах Тихого океана, осуществлять процесс государственного строительства и создания территориальной структурированности юга Дальнего Востока.

---

[1] Лаппо Г.М. Территориальная структура России в начале XXI века [Электронный ресурс]. – 2009. URL : geo.1september/ru/2002/33/4.htm. (дата обращения 13 августа 2009 г.)

[2] Артемьев А.Р. Строительство городов и острогов Забайкалья и Приамурья во второй половине XVII–XVIII века и типы оборонительных сооружений // Отечественная история. – 1998. – № 5. – С. 140–147.

Территориальная структура, как целостная система, состоящая из узловых, линейных и ареальных элементов, подвержена различным изменениям, чаще всего они были вызваны осуществлением государственной политики модернизации. Ее реализация сопровождалась внедрением достижений научно-технического прогресса, преимущественно, по мнению Э.А. Пайна, в сферу обороны[1], при этом на другие области общественной жизни не распространялась. Вследствие чего проводимые российским правительством преобразования затрагивали лишь экономическую сферу, в рамках которой производилась реструктуризация и развитие отраслей промышленности, имеющих непосредственное отношение к повышению обороноспособности страны. В этой связи технологическое усовершенствование и появление новых отраслей оборонной промышленности сопровождалось частичной реконструкцией многих предприятий на военный лад, строительство и переоборудование которых проходило согласно возникшим потребностям. Иногда данный процесс в зависимости от геополитических реалий того времени приводил к закрытию или полной ликвидации производств, не имеющих первостепенного оборонного значения. На фоне повсеместного реструктурирования и закрытия невостребованных индустриальных и аграрных производств наблюдался противоположный процесс, характеризующийся быстрым вводом в действие огромного количества предприятий[2], не относящихся к сфере обороны, но играющие ключевую роль в ее развитии. Речь здесь идет о добывающих отраслях промышленности, наличие которых является неотъемлемым условием развития любой производственной сферы деятельности, в том числе и оборонной. В этой связи особое значение для постоянного, бесперебойного функционирования добывающих производств имела политика ресурсоемкого развития, которая заключалась в постоянном увеличении потребления сырьевых ресурсов, особенно топливно-энергетических[3], так необходимых для развития производительных сил юга региона. Неограниченный рост добычи природных ресурсов способствовал возникновению протоузлов. Их создание значительно отягощало и разветвило каркасную конструкцию, не оказав существенного влияния на внутритиповое изменение узловых элементов территориальной структуры, среди которых не наблюдалось эволюционного роста. Однако увеличение отраслей оборонной промышленности и смежных с ними предприятий способствовало наблюдаемой среди узловых элементов эволюции посредством расширения их функциональных возможностей. Так узловые элементы территориальной структуры, подвергаясь наибольшему воздействию реорганизации,

[1] Паин Э.А. Исторический «бег по кругу» // Общественные науки и современность. – 2008. – № 4. – С. 7.

[2] Экономическое развитие Сибири и Дальнего Востока / под ред. В.П. Можина. – М.: Мысль, 1980. – С. 146.; Экономическая география СССР. Ч. 2: Экономические районы / под ред. Ю. Г. Саушкина. – М.: Изд-во Московского университета, 1973. – 218 с.; Экономические проблемы развития Сибири. Методологические проблемы развития и размещения производственных сил. – Новосибирск: Наука, 1974. – С. 27; Пивоваров Е.И. Постсоветское пространство: альтернативы интеграции. – СПб.: Алетейя, 2008. – С. 24.

[3] Николаев Н.М., Снегур Н.М. Перспективы развития экономики Дальнего Востока. – Хабаровск : ХКИ, 1968. – С. 8; Экономическая география СССР / под ред. А.Д. Данилова, В.В. Кристанова и С.И. Ледовских. – М.: Высшая школа, 1983. – 352 с.; Суворова А. Ф. Промышленность Дальнего Востока сегодня и завтра // География в школе. – 1975. – № 3. – С. 15–21.

способствовали началу реструктуризации всей территориальной структуры как системы в целом, ввергнув ее на путь стагнационного развития.

Все же ключевая роль системных изменений узловых элементов территориальной структуры принадлежит не столько проводимым правительством преобразованиям военного характера, являющихся чаще всего производными внешнего воздействия, сколько военной обстановке, сложившейся на Тихом океане. Именно здесь столкновение интересов относительно установления сфер влияния, захвата территории, угроза возможного нападения привело не только к эскалации напряженности, но и способствовало наращиванию военного потенциала.

Увеличение военной мощи было сопряжено с развитием военного производства, вооружений правительствами стран, каждая из которых хотела определить свою сферу влияния и контроля над приоритетными территориями, важными коммуникациями и таким образом занять превалирующее положение как государства-гегемона в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В этой связи правительство большинства стран в зависимости от занимаемых ими позиций вступали в коалицию как для осуществления своих интересов, так и для сохранения баланса сил на Тихом океане. Подобные политические действия не раз имели место быть в истории столкновения интересов относительно разделения сфер влияния. Это, например, союз США и России по отношению к планам аннексии земель от Аляски до Урала Великобританией, США и Великобритании против агрессивных территориальных захватов Японии. Совпадение территориальных интересов стран партнеров (мощных и не очень в военном отношении) зачастую приводило к разрыву политико-экономических отношений и вооруженным столкновениям. Это, например, Россия и США в эпоху холодной войны.

Территория юга Дальнего Востока входила в сферу интересов многих стран. Великобритания вынашивала идею создания циклопического пояса, где бассейну Амура отдавалась главная роль связующего звеном между Америкой и Восточной Азией[1]; США – образование государства вплоть до Урала[2]; Япония – организация государства вплоть до Забайкалья, вокруг Японского моря, под протекторатом Японии[3]. Так в экономико-политической, геополитической стратегий[4] данных государств территория юга Дальнего Востока выступает в качестве ворот в Хартленд, завоевание которого, по мнению Х. Маккиндера[5], дарует господство над всем миром. Многие исследователи[6] под Хартлендом подразумева-

---

[1] Смоляк В.Г., Клименко Н.П. Выход России к берегам Тихого океана // Советско-Японские отношения в Тихоокеанскую эру. – Хабаровск: ХКИ, 1989. – С. 53–74.

[2] Балакин В.И. Причины и последствия русско-японской войны 1904–1905 годов // Новая и новейшая история. – 2004. – № 6. – С. 57–65.

[3] Бледных Т.К 80-летию освобождения Дальнего Востока от иностранных интервентов и белогвардейцев // Суворовский натиск. – 2002. – № 124. – С. 3; Орнацкая Т., Ципкин Ю., Ширяев В. Из истории борьбы с интервенцией на российском Дальнем Востоке в 1921–1922 гг. // Проблемы Дальнего Востока. – 2006. – № 5. – С. 125–137; Системная история международных отношений: в 2 т. Т. 1: События 1918–1945 годов / под ред. А.Д. Богатурова. – М. : Культурная революция, 2006. – С. 134

[4] Заусаев В.К., Леденев М.И., Быстрицкий С.П. Российский Дальний Восток : ответы на новые вызовы [Электронный ресурс] URL: // http://megaregion.narod.ru/articles_text_13.htm

[5] Маккиндер Х. Дж. Географическая ось истории // Полис. – 1995. – № 4. – С. 162–169.

[6] Маккиндер Х., Бжезинский З., Спикмэн Н., Коэн С., Саначев И.Д.

ли Россию, которая согласно универсалистской концепции В. Соловьева объединяла два континента в нечто большее: «Империя двуглавого орла есть мир Востока и Запада»[1]. России отводилась главная роль как государству, занимающему евразийское положение и способному стать своеобразным мостом, объединяющим противоположные в экономическом, культурном и политическом значении страны Европы и Азии. Многие государства, не имея таких преимуществ, ориентировали свою политику в сторону территориального завоевания Хартленда. Такие прецеденты в истории России были и осуществлялись они как через западные ворота – Великая Отечественная война с Германией, так и через восточные – Русско-японская война (1904–1905 гг. и 1945 г.), битва у озера Хасан и у реки Халкин-Гол.

Таким образом, учитывая тот факт, что территория юга Дальнего Востока в силу своих преимуществ являлась объектом инвазии со стороны большинства стран, в числе которых Великобритания, Япония, США, политически заинтересованных в территориальном завоевании Хартленда, тогда единственно возможной политической мерой его сохранения и закрепления со стороны России было осуществление военной политики. Основной задачей являлось наращивание военного потенциала за счет модернизации существующих и строительства новых отраслей оборонной промышленности. Активное развитие данных предприятий способствовало укрупнению функциональной значимости узловых элементов территориальной структуры, они помимо хозяйственно-производственных функций, стали выполнять военные: Благовещенск, Биробиджан, Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Уссурийск, Владивосток, Арсеньев. В процессе эскалации напряженности на Тихоокеанском геополитическом пространстве Россия не раз вступала в вооруженные конфликты, создавала коалиции и блоки для отстаивания своих позиций. Наиболее ярко такая политическая деятельность проявилась в России с 1945–1980 гг., в эпоху «холодной войны»[2] между США и СССР за распределение сфер влияния в АТР[3]. Соперничество сверхдержав проявлялось в разделении союзников и формировании на этой основе двух антагонистичных блоков (западный, восточный). Причиной их возникновения и развития стало несоблюдение Ялтинских соглашений и введение обеими странами сдерживающей, противоречивой по отношению друг к другу политики: экспансионистской – СССР, гегемонистской – США[4].

В этой связи военная сила российского государства на протяжении более чем вековой политической истории России – в конце XIX – начало XXI века – рассматривалась странами как фактор мощи России в установлении и сохранении ее власти, влияния в Азиатско-Тихоокеанском регионе посредством созда-

---

[1] Соловьев В. С. Мир Востока и Запада // Сочинения. – М., 1989. – Т. 2 – С. 602; Бжезинский З. Шахматная доска (Господство Америки и его геостратегические императивы). – М. : Международные отношения, 1998. – С. 53.

[2] Термин «холодная война» введен в политический лексикон западной прессой в 1946 г. для характеристики крайне напряженной международной обстановки; сложившееся между США и СССР противостояние просуществовало 50 лет, с середины 40-х до начала 90-х гг. XX века. (Серебрянников В. Социально-политические аспекты Холодной войны 1946–1990-х годов // Диалог. – 2002. – № 1. – С. 52–62).

[3] Троицкий М. А, Холодная война. 1945–1963 гг. : историческая ретроспектива // Новая и новейшая история. – 2004. – № 4. – С. 203–206; Шустов А. Н. Железный занавес и холодная война // Русская речь. – 2005. – №1. – С. 123–127.

[4] Ваисс М. Международные отношения после 1945 года. – М. : Городец. 2005. – С. 24.

ния вытянутой ареально-узловой полицентрической каркасной конструкции территориальной структуры юга Дальнего Востока.

Политика освоения и закрепления территории юга региона в составе Российской империи, Советской России, Российской Федерации посредством становления и развития узловых элементов территориальной структуры имела гетерогенный характер и осуществлялась на основе сложившихся на Тихом океане полюсов геополитических интересов. Так, Российская империя, чтобы обозначить сферу интересов и влияния на тихоокеанском направлении, пошла уже по известному ей пути в сторону урегулирования взаимоотношения с Империей Цин, тем самым пытаясь не допустить третью сторону в решении Амурского вопроса. Амурский бассейн явился зоной обострения русско-английских противоречий, поскольку рассматривался обеими сторонами в виде объекта территориального захвата. Сложившаяся ситуация диктовала быстроту политических действий со стороны России. Именно наличие угрозы ее интересам на Тихом океане в период разделения сфер влияния между США, Великобританией, Францией, Германией над территориями, принадлежащими Империи Цин, которая в силу раздираемых ее гражданских войн не могла оказать достойного сопротивления их инвазии, заставило российские власти принимать решительные политические меры. Сложившаяся ситуация позволила российскому правительству осуществить политику взвешенного подхода по отношению к Цинской империи. Данный подход предполагал тесное сотрудничество и единство интересов в отношении запрета доступа третьей страны на неразграниченную территорию Приамурья и Приморья[1]. При этом неотъемлемым условием его было соблюдение интересов России на тихоокеанском направлении.

Благодаря выбранному направлению правительству Российской империи удалось, усыпив бдительность правящей элиты Империи Цин, закрепить территорию юга Дальнего Востока в составе Российской империи путем становления узловых элементов территориальной структуры. Их создание началось с формирования центров (фокусов) низшего порядка – протоузлов, занимающих низкую ступень эволюционного развития. Им на практике соответствовали сооруженные казаками остроги, зимовья, военные посты[2], наделенные военно-административными функциями. Их «организация и строительство, за редким исключением, имели строго установленный царской администрацией порядок»[3]. Данный порядок предполагал создание населенных пунктов на определенном расстоянии друг от друга, даже в ущерб экономическому и хозяйственному развитию. Связь между ними осуществлялась с возможностями почтового перехода.

---

[1] Ковальчук М. А. История транспорта Дальневосточной России (вторая половина XIX века – июнь 1941 г.). Кн. 2: Исторические аспекты транспортного освоения региона. – Хабаровск: Приамурское географическое общество, 1997. – С. 10.

[2] Баландин С.Н. Оборонная архитектура Сибири в XVII в. // Города Сибири (экономика, управление и культура городов Сибири в досоветский период). – Новосибирск, 1974. – С. 9–19; Артемьев А.Р. Строительство городов и острогов Забайкалья и Приамурья во второй половине XVII – XVIII века и типы оборонительных сооружений // Отечественная история. – 1998. – № 5. – С. 140.

[3] Артемьев А.Р. Строительство городов и острогов Забайкалья и Приамурья во второй половине XVII–XVIII века и типы оборонительных сооружений // Отечественная история. – 1998. – № 5. – С. 140.

Сооруженные военные посты, казачьи станицы, сельские поселения[1] располагались вдоль левого побережья р. 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. При этом р. Амур играла двойственную роль: с одной стороны, единственной речной магистрали, с другой – естественного барьера, выполняя коммуникативную и разделительную функции между двумя государствами[2].

Параллельно создавались в глубинах юга региона центры (фокусы) хозяйственной и промышленной направленности, например: Зея-Пристань, Свободный Софийск, Мариинск, Сретенск и др., специализирующиеся на лесозаготовке, пищевой, кожевенной, добывающей промышленности. Они играли не только хозяйственную роль, но также являлись как внутренними базами (их обязанность была обеспечивать всем необходимым военные посты, входившие в состав первой линии обороны), так и формировали дополнительную эшелонность оборонительных линий. Так была образована вторая линия узловых элементов территориальной структуры, между первой и второй линией наблюдалось значительное ареальное пространство (внутрикаркасное пространство)[3], служащее дополнительным источником развития каркасной конструкции. Все это указывало на военно-административную колонизацию[4] Россией юга Дальнего Востока. Формирование правительством фактической границы вдоль Амура не осталось незамеченным, Великобритания понимала всю военную комбинацию России на Амуре и, чтобы как-то помешать ее влиянию на Тихом океане, развязала

[1] Николаевский, Мариинский, Александровский в заливе Де-Кастри, Константиновский в Императорской Гавани, а также Софийск, Хабаровск, Благовещенск; сельские поселения - Иркутское, Богородское, Михайловское, Сергеевское, расположенные между Мариинском и Николаевском. Воронежское, Петропавловское, Малышевское, Вятское, Малмыжское, Курун, Троицкое, Орловское, Оханское, Пермское, Тамбовское и Жеребцовское между Софийском и Хабаровском; казачьи станицы – Сучи, Корсакова, Казакевича, Невельского, Дьяченко, Покровское, Амазар, Игнатинская, Албазино, Бетоновский, Толбузинская, Ольгинская, Кузнецкая, Ермаковская, Черняева, Ушаковская, Кумарская, Ново-Кумарская, Корсаковская, Петропавловская, Бибиковская, Екатеринская, Игнатьевская, Куприяновская, Никольская, Иннокентьевская, Михайловская, Пашково. Раддаевская, Екатерино-Никольская, Пузино, Михайло-Семеновская. (Географический статистический словарь Амурской и Приморской областей / под ред. А. Кириллова. – Благовещенск: О.Д. Мокиц, 1894. – С. 335).

[2] Алексеев П.А., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в. – 1917 г.) – М.: Наука, 1989. – 224 с.; Волынчук А.Б. Роль КВЖД в формировании территории Российского государства на его Дальневосточных рубежах // Н.М. Пржевальский и современное страноведение: материалы научно-практической конференции. – Смоленск : СГУ, 1999. – С. 34–36.

[3] Ареальное пространство выполняет важную функцию, оно представляет собой территориальную опору для размещения и взаимодействия всех остальных элементов территориальной структуры. (В.Г. Шведов. Историческая политическая география: обзор становления, теоретические основы, практика. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – С. 92).

[4] Алексеев П.А., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в. – 1917 г.). – М.: Наука, 1989. – 224 с.; Волынчук А.Б. Роль КВЖД в формировании территории Российского государства на его Дальневосточных рубежах // Н.М. Пржевальский и современное страноведение : материалы научно-практической конференции. – Смоленск: СГУ, 1999. – С. 34–36.

Крымскую войну. Однако военная компания не удалась, поддержка США своего фактического союзника – России – позволила не только одержать ей ряд побед на Тихом океане, предотвратив завоевание Англией Аляски, Дальнего Востока и Сибири, но и стать полноправной тихоокеанской державой[1].

Дальнейшие политические действия России способствовали заключению Айгунского[2] и Пекинского[3] договоров, на основании которых территория Приамурья и Приморья признавалась владением России, что лишь юридически закрепило за ней это право. Установление российского суверенитета над данными территориями, ратификация Симоносекского договора[4], подписание соглашения на строительство железной дороги[5] и аренда Квантунского полуострова[6] значительно обострили русско-японские отношения и неизбежно предопределили условия для возникновения вооруженного столкновения. В этой связи возможная угроза безопасности российского государства и его интересов на Тихом океане стала причиной проведения правительством мобилизационных мероприятий на территории юга региона для усиления здесь военного присутствия. Однако рост регулярных армий, по мнению С.Ю. Витте, неизбежно мог привести Россию к войне[7], осознавая это, правительство особое внимание уделяло вопросу увеличения военно-морского присутствия на Тихом океане, о чем свидетельствовало создание Амуро-Уссурийской казачьей флотилии (1897 г.)[8].

Подобные действия со стороны России привели к эскалации напряженности в Тихоокеанском геополитическом пространстве. Здесь совершенно изменился баланс сил[9], возросшая сфера влияния России способствовала созданию коалиционного союза Великобритании и США, поддерживающих в военном отношении Японию[10]. В этом военном столкновении военное соотношение сил было не в пользу России, которая, тем не менее, обладала абсолютным превосходством

---

[1] Тарле Е.В. Крымская война. – М.-Л.: АН-СССР, 1950. – Т. 2. – С. 207, 225–226; Добров А.Н. Дальневосточная политика США в период русско-японской войны. – М. : ГИПЛ, 1952. – С. 70.

[2] Ткаченко Б.И. Россия – Китай : восточная граница в документах и фактах. – Владивосток: Уссури, 1999. – С. 12–13.

[3] Схиммельпеннинк ванн дер Ойе Девид. Навстречу Восходящему солнцу: Как имперское мифотворчество привело Россию к войне с Японией. – М.: НЛО, 2009. – С. 221.

[4] Там же. – С. 230.

[5] Тарле Е.В., Политика : история территориальных захватов XV–XX века // соч. – М.: ЭКСМО-Пресс, 2001. – С. 741.

[6] Впоследствии на территории Квантуна были сформированы крупные военно-морские базы Тихоокеанского флота: Порт-Артур и г. Дальний. (Схиммельпеннинк ванн дер Ойе Девид. Навстречу Восходящему солнцу: Как имперское мифотворчество привело Россию к войне с Японией. – М.: НЛО, 2009. – С. 257).

[7] Там же. – С. 117.

[8] Дацышин В.Г Боксерская война. Военная компания русской армии и флота в Китае в 1900–1901 гг. – Красноярск: РИО КГПУ, 2001. – С. 35.

[9] Шинковский М.Ю., Шведов В.Г., Волынчук А.Б. Геополитическое развитие Северной Пацифики (опыт системного анализа): монография. – Владивосток: Дальнаука, 2007. – С. 168.

[10] Балакин В.И. Причины и последствия русско-японской войны 1904–1905 годов // Новая и новейшая история. – 2004. – № 6. – С. 57–65; Филиппов М.В. Япония и Россия : конфликт интересов // Тихоокеанская Россия и страны АТР в изменяющимся мире: сб. ст. / гл. ред. В.Л. Ларин ; отв. ред. Ю.В. Латушко, И.В. Ставров. – Владивосток: Дальнаука, 2009. – С. 59.

над Японскими вооруженными силами[1]. Однако роковым для России в этом сражении стало, по мнению И.Д. Саначева, «поражение Тихоокеанского флота в Порт-Артуре и около островов Цусима»[2]. Эти события решили исход русско-японской войны в пользу Японии, вследствие чего российская военная компания оказалась неудачной, Россия потеряла часть своих позиций: Северную Маньчжурию и п-ов Квантун, сфера ее влияния сократилась до контроля над территорией юга Дальнего Востока. Сложившаяся ситуация не помешала России продолжить осуществлять политику наращивания военного потенциала, отдавая предпочтение строительству кораблей нового типа. Однако трагические события 1917 г., падение самодержавия и развал Российской империи не позволили правительству реализовывать выбранное направление. В целом, правительство Российской империи, несмотря на эскалацию напряженности, смогло не только усилить военную мощь, но и создать линейно вытянутую ареально-узловую каркасную конструкцию юга Дальнего Востока. Их наличие позволило ей отстаивать свои внешнеполитические, экономические и территориальные интересы и занять стратегические инициативы на Тихом океане.

Совершенно иначе происходило осуществление политики наращивания военного потенциала юга Дальнего Востока в XX веке. Здесь сложилась ситуация, когда для сохранения позиций в регионе необходимо было предпринять рискованный шаг, который позволил бы закрепить за Россией данную территорию без вооруженных столкновений. Такое инициированное политическое действие было продиктовано крайне сложной ситуацией, сложившейся как вокруг Дальневосточного региона, так и в его территориальных пределах в период гражданской войны. В этой связи единственным решением стало создание псевдогосударства[3] – Дальневосточной республики[4]. Однако решающее значение в урегулировании проблем оккупации японскими войсками юга Дальнего Востока принадлежит США. Соединенные Штаты осознали, что новое российское государство может стать естественным союзником на Тихом океане против экспансионистских устремлений Японии. В этой связи на Вашингтонской конференции США сосредоточились на решении «Сибирского вопроса» и оказали давление на Японию. В качестве политического рычага воздействия послужили ранее заключенные между странами-интервентами соглашения[5].

---

[1] Саначев И.Д., Шинковский М.Ю., Бурлаков В.А., Прохоров В.И. Военно-морская мощь как фактор геополитики в Азиатско-Тихоокеанском регионе: монография. – Владивосток: ДВГТУ, 2006. – С. 80.

[2] Там же. – С. 88.

[3] Ленин В.И. Директивы Владивостокскому Совету // Полн. собр. соч. Изд. 5. – М.: ГИПЛ, 1961. – Т. 36. – С. 216.

[4] Светачев М. И. Империалистическая интервенция в Сибири и на Дальнем Востоке (1918–1922 гг.). – Новосибирск: Наука, 1983. – С. 214–215; Системная история международных отношений: в 2 т. Т. 1: События 1918–1945 годов / под ред. А. Д. Богатурова. – М.: Культурная революция, 2006. – С. 134–135.

[5] Соглашение «Об оказании всевозможной помощи чешским солдатам в Сибири» (1918 г). Официальное заявление японского руководства (1918 г.) (Более подробно см.: Фролова Е.А. Концессионная политика как фактор российско-американских отношений на Дальнем Востоке (1917–1922 гг.) // Тихоокеанская Россия и страны АТР в изменяющимся мире: сб. ст. / гл. ред. В.Л. Ларин; отв. ред. Ю.В. Латушко; И.В. Ставров. – Владивосток: Дальнаука, 2009. – С. 34; Дальневосточная республика: становление. Борьба с интервенцией (февраль 1920 – ноябрь 1922 гг.): документы и материалы: в 2 ч. Ч. II: Ноябрь 1920 – ноябрь 1922 гг. – Владивосток: Дальнаука, 1993. – С.82–86; Светачев М.И. Империалистическая интервенция в Сибири и на Дальнем Востоке (1918–1922 гг.). – Новосибирск: Наука, 1983. – 225 с.).

Япония вывела свои войска за пределы юга Дальнего Востока, но не оставила попыток вернуть себе отторгнутые в результате завоеваний территории, продолжая активно наращивать военный потенциал. При этом основным противником на пути осуществления Японией экспансионистских целей была Советская Россия, которая к моменту укрепления ее власти на территории юга Дальнего Востока России активно начала наращивать военный потенциал, став мощным фактором силы на Азиатско-Тихоокеанском регионе[1].

На протяжении политической истории России с 1925 по 1985 гг. правительство осуществляло политику наращивания военного потенциала. Такое положение было обусловлено эскалацией геополитической напряженности на обоих рубежах российского государства: с 1925 по 1945 гг. – угроза возможного нападения со стороны Японии и Германии; с 1946 по 1985 гг. – противостояние интересов СССР и США относительно разделения сфер влияния. В этой связи форсированное осуществление правительством России планов по перевооружению и технологическому усовершенствованию вооружений явилось единственно эффективным средством, как для достижения экономических и политических целей, так и для сохранения влияния на территориях, представляющих экономический интерес. Вследствие чего российское государство инвестировало отрасли оборонной промышленности и предприятия, имеющие отношение к повышению обороноспособности страны[2]. Наиболее разносторонними в индустриальном отношении являлись Приморский и Хабаровский края и Амурская область[3]. Политика укрепления военного потенциала юга Дальнего Востока за счет ускоренного развития здесь основных производственных элементов[4], в основном предприятий машиностроения, соответствовала его общей стратегии экономического роста[5].

Нависшая угроза военного столкновения с Германией на западном рубеже Советской России предопределила положение юга Дальнего Востока России в экономической структуре государства, который с началом военных действий превратился в форпост для размещения здесь отраслей оборонной промышлен-

---

[1] Саначев И.Д., Шинковский М.Ю., Бурлаков В.А., Прохоров В.И. Военно-морская мощь как фактор геополитики в Азиатско-Тихоокеанском регионе: монография. – Владивосток: ДВГТУ, 2006. – С. 104.

[2] Минакир П.А. Дальний Восток России: экономическое обозрение. – Хабаровск: РИОТИП, 1995. – С. 58.

[3] На территории юга региона сосредоточена основная масса вспомогательных, обслуживающих и военных производств. Здесь на их долю приходится 94,4% производства химической и нефтехимической промышленности региона, 100% производства черной металлургии, 77,5% легкой промышленности, 71,6% топливной промышленности, 64,4% электроэнергетики, на долю военной продукции на предприятиях военно-промышленного комплекса – 68,9%. (См. более подробно: Суворова А.Ф. Промышленность Дальнего Востока сегодня и завтра // География в школе. – 1975. – № 3. – С. 15–21; Багданова А.Д. Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока. – Владивосток, 1982. – 128 с.).

[4] Правительство уделяло особое внимание блоку обслуживающих производств, способных обеспечить в случае военного столкновения всем необходимым население и транспорт. (Данилов А.Д. Дальний Восток. – М.: Знание, 1957. – С. 28–31; Багданова А.Д. Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока. – Владивосток, 1982. – С. 128).

[5] Минакир П.А. Дальний Восток России: экономическое обозрение. – Хабаровск: РИОТИП, 1995. – С. 53.

ности[1]. На его территории осуществлялись производственные преобразования – частичная реконструкция, строительство, переоборудование предприятий на военный лад[2]. Повышенная роль и повсеместное появление предприятий оборонной промышленности способствовало не только росту добычи природных ресурсов[3] и возникновению на их основе протоузлов[4], но и стагнационному развитию, наблюдаемому среди узловых элементов территориальной структуры. Такие системные преобразования в пределах только узловых элементов привели к трансформации самой территориальной системы. Ее деформация сопровождалась изменением каркасной конструкции юга региона. Она, с одной стороны, благодаря становлению и росту протоузлов развивалась вширь, с другой стороны, всеобщее стагнационное состояние узловых элементов, за исключением протоузлов, обеспечило начало процесса ее деградации. Данный процесс сопровождался снижением внутрисистемных связей основных звеньев каркасной конструкции.

Предпринятые правительством Советской России стратегии наращивания военных мощностей на территории юга региона были вызваны угрозой возможного нападения со стороны Японии, оккупировавшей Северную Маньчжурию[5]. Японское правительство использовало эту территорию как военный плацдарм для дислокации войск и расширения территориальной агрессии на Тихом океане. В ее пределах осуществлялась военная артподготовка японских войск. Такая ситуация спровоцировала руководство Советской России к совершению аналогичных действий на территории юга Дальнего Востока, где правительство вынуждено было держать в целях общей безопасности миллионную армию, опасаясь, не без основания, вооруженного столкновения. В сущности, Советская Россия опиралась на этот регион как на тыловую базу военных операций, используя его южную часть в качестве форпоста для концентрации отраслей оборонной

---

[1] Кравченко Г.С. Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945гг). – М.: Экономика, 1970. – С. 349–350.

[2] Дьяконов Ф.В., Покшишевский В.В., Хоментовский А.С. Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика. – М.: Мысль, 1966. – С. 64; Экономические проблемы развития Сибири. Методологические проблемы развития и размещения производственных сил. – Новосибирск: Наука, 1974. – С. 27; Пивоваров Е.И. Постсоветское пространство: альтернативы интеграции. – СПб.: Алетейя, 2008. – С. 24.

[3] Интенсивная их добыча привела к становлению протоузлов порта Певек (с 1941 г.), где действовали предприятия по добычи олова, пос. Райчиха – добыча бурого угля. (Дьяконов Ф.В., Покшишевский В.В., Хоментовский А.С. Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика. – М.: Мысль, 1966. – С. 143).

[4] Артем, Сучан, Липовцы, Тавричанка (каменный и бурый уголь); Буреинский бассейн (Ургальское и Кивдо-Райчихинское месторождения); вдоль транссибирской магистрали к западу от Хабаровска, на участке Свободный – ст. Галдан (лесозаготовка); от Посьета до Чукотки (добыча и переработка рыбы), с. Каменка, с. Преображение (рыбодобыча), с. Чугуевка, с. Сергеевка (лесозаготовка). (Более подробно см.: Трудная целина Приамурья / сост. Ю.М. Бакланов. – Хабаровск: ХКИ, 1980. – С. 18; Лешкевич В.В. Дальний Восток: экономико-географический очерк. – М.: Государственное учебно-педагогическое изд-во, 1963. – С. 71).

[5] Республика Маньчжоу-Го с 1935 г. (Системная история международных отношений: в 2 т. Т. 1: События 1918–1945 годов / под. ред. А.Д. Богатурова. – М.: Культурная революция, 2006. – С. 243.; Саначев И.Д., Шинковский М.Ю., Бурлаков В.А., Прохоров В.И. Военно-морская мощь как фактор геополитики в Азиатско-Тихоокеанском регионе: монография. – Владивосток: ДВГТУ, 2006. – С. 105).

промышленности и Советских войск[1]. После окончания вооруженных конфликтов с Германией и Японией ситуация на Тихоокеанском геополитическом пространстве изменилась: здесь установилась принципиально новая система связей, для которой характерно нарастание противоречий между мощными в военном отношениями странами – США и Россия, известной как эпоха «биполярного мира».

Столкновение на геополитической арене идеологических основ двух государств вылилась в гонку вооружений, где особое значение придавалось разработке и внедрению в неограниченных масштабах в сферу вооружения ядерного оружия[2]. Его производство, увеличение вооружения, военной техники, параллельное технологическое их усовершенствование сопровождалось развитием отраслей оборонной промышленности. Их экономический рост способствовал неограниченному росту добычи природных ресурсов. На месте разработок полезных ископаемых возникали протоузлы[3]. Повсеместное их становление утяжеляло и развивало каркасную конструкцию региона вширь. В формировании опорного каркаса юга региона в эпоху Холодной войны есть принципиальная разница. Она проявилась в развитии узловых элементов, среди которых наблюдался эволюционный рост за счет увеличения их функциональных возможностей.

В это время на юге региона происходило структурное развитие центров (фокусов) промышленной и хозяйственной специализации, ставших основой образования промышленных центров: субъядро Хабаровск, узлы Благовещенск, Биробиджан, Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Уссурийск, Владивосток, Арсеньев. В них были сосредоточены все виды деятельности, в том числе и оборонная, доля ее продукции на предприятиях военно-промышленного комплекса в Приморском крае составила 68,9%, Хабаровском крае – 73,5%[4].

Гонка вооружений, политика наращивания военного потенциала, столкновение национальных интересов и идеологических противоречий, формирование коалиционных блоков способствовали усилению военной мощи России и США. Последовавшее за тем между ними противостояние за разграничения сфер влияния ознаменовало собой начало Холодной войны, которая длилась около 35 лет. Разрядка напряжения началась после осознания обеими государствами послед-

---

[1] Минакир П.А. Дальний Восток России : экономическое обозрение. – Хабаровск: РИОТИП, 1995. – С. 51; Ширяев В. Развитие пограничной охраны на Дальнем Востоке СССР (1922–1941 гг.) // Проблемы Дальнего Востока. – 2011. – № 5. – С. 105, 115.

[2] Пыжиков А.В. Холодная война. 1945–1963 годы. Историческая ретроспектива // Отечественная история. – 2006. – № 4. – С. 194–196; Троицкий М.А. Холодная война. 1945–1963 гг.: историческая ретроспектива // Новая и новейшая история. – 2004. – № 4. – С. 203–206; Рукавишников В.О. Общественное мнение в США и Европе о СССР. – М.: Академический Проект, 2005. – С. 251.

[3] Верхне-Каменский рудник (1952 г.), золотодобывающий очаг (1953 г.), угольное месторождение (1953 г.), Шультинское оловянно-вольфрамовое (1950 г.), Канка (Тимптонское месторождение слюды (1948 г.), ст. Бирокан (мрамор в ЕАО), Ярославска (оловянное месторождение (1951 г.), плавильного шпата (1958 г.), ст. Манзовка (Реттиховское) бурого угля (1960 г.), ст. Бикин (1963 г., бурого угля), Средний Ургал (Буреинский каменноугольный бассейн). (Багданова А.Д. Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока. – Владивосток: ДВНЦ-АН СССР, 1982. – 129 с; Минакир П.А. Дальний Восток России: экономическое обозрение. – Хабаровск: РИОТИП, 1995. – С. 56).

[4] Минакир П.А. Дальний Восток России: экономическое обозрение. – Хабаровск: РИОТИП, 1995. – С. 17.

ствий применения ядерного оружия. Разрушительные результаты его применения способствовали консолидации противостояния, державы наметили общие интересы в области ядерного нераспространения[1], что привело к разрядке международной напряженности. В этот период мирного сосуществования обе державы осуществляли политику роста объемов производства оборонной промышленности, причем это делалось в рамках соглашения «Ограничения стратегический вооружений»[2], ненарушения его путем модернизации и замены устаревшего вооружения (ядерный арсенал). Спад напряженности в отношениях двух держав начался с кризиса политического режима в России, который закончился для нее развалом политической системы и распадом государства.

В целом, правительство на протяжении политической истории России с начала XX до конца XX века вынуждено было постоянно подтверждать свои военные силы для достижения экономических и политических целей и сохранения своего влияния на Тихом океане. Здесь, несмотря на возросшую эскалацию напряженности, России удалось усилить военную мощь, значительно расширив за счет появления протоузлов и укрепив посредством функционального расширения субъядра узлов каркасную конструкцию юга региона. Их наличие позволило Российскому государству отстоять не только свои права на данную территорию, но и внешнеполитические, экономические и территориальные интересы, а также занять стратегические инициативы на Тихоокеанском геополитическом пространстве. Территории юга Дальнего Востока России отводилась роль форпоста, где осуществлялось развитие отраслей оборонной промышленности, на этом фоне роста происходили системные изменения узловых элементов территориальной структуры, ставших причиной стагнации всей системы в целом.

Совершенно по-другому осуществлялась политика наращивания военного потенциала юга Дальнего Востока в XXI веке. Конец холодной войны полностью привел к трансформации прежней системы отношений[3] и лишил Россию прежних приоритетных позиций, ей необходимо было с ноля начинать формировать взаимоотношения на мировом пространстве. Россия в военном плане перешла в разряд аутсайдеров[4]. Однако ее позиция в качестве сверхдержавы

---

[1] Пыжиков А.В. Холодная война. 1945–1963 годы. Историческая ретроспектива // Отечественная история. – 2006. – № 4. – С. 194–196; Троицкий М.А. Холодная война. 1945–1963 гг.: историческая ретроспектива // Новая и новейшая история. – 2004. – № 4. – С. 203–206; Рукавишников В.О. Общественное мнение в США и Европе о СССР. – М.: Академический Проект, 2005. – С. 251.

[2] Первый договор о разоружениях, ограничивающий производство некоторых типов вооружений. (Ваисс М. Международные отношения после 1945 года. – М.: Городец, 2005. – С. 112–113).

[3] Новая геополитическая система была основана на идее «непрямых войн» или «непрямого воздействия». В сущности «открытые военные действия заменялись механизмами тотального регулирования, опирающегося на концентрацию финансово-экономических ресурсов и информационно-психологического воздействия». (Ржевский А., Озеров В. Национальная безопасность. Дальний Восток: военные угрозы, старые и новые // Парламентская газета. – 2005. – 25 мая.).

[4] Саначев И.Д., Шинковский М.Ю., Бурлаков В.А., Прохоров В.И. Военно-морская мощь как фактор геополитики в Азиатско-Тихоокеанском регионе: монография. – Владивосток: ДВГТУ, 2006. – С. 152; Яковлев А. Международно-политическая обстановка в Северо-Восточной Азии и положение России в регионе // Проблемы Дальнего Востока. – 1995. – № 2. – С. 56.

в отношении обладания ядерным оружием осталось. К сожалению, в новой структуре политических связей ядерная сила не работала в качестве средства политики по урегулированию конфликтов дипломатическим путем. Россия, находясь в глубоком внутриполитическом кризисе и не имея достаточной военной силы[1], была не способна устанавливать партнерские отношения и проводить внешнюю политику. Российская Федерация практически утратила военный фактор мощи, она уже не могла в прежней мере отстаивать свои интересы и определять сферу влияния в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Положение юга Дальнего Востока с 1990 по 2000 гг. в политико-экономической структуре российского государства было минимальным. Федеральные власти отказались от ответственности за положение дел в регионе и перестали субсидировать социально-экономическую и военно-оборонительную сферу[2]. Вместо инвестиций из государственного бюджета на перепрофилирование военных производств для выпуска гражданской продукции предприятия получили свободу использования части выручки от экспорта оружия. На фоне всеобщей реорганизации отраслей обороны доля военной продукции на предприятиях военно-промышленного комплекса сократилась с 68,9% до 53,5% в Приморском крае и с 73,5% до 71,8% в Хабаровском крае[3]. Происходящие индустриальные изменения нашли отражение в стагнационных процессах территориальной структурированности юга региона. Сформированные здесь на базе крупных и не очень узловых элементов территориальной структуры промышленные центры: субъядро Хабаровск, узлы Благовещенск, Биробиджан, Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Уссурийск, Владивосток, Арсеньев, сконцентрировавшие в себе все виды деятельности, испытывали трудности. Они проявились в снижении их функциональной значимости посредством ликвидации, закрытия многих специализирующих и обслуживающих предприятий и перепрофилирования отраслей оборонной промышленности. Внутрисистемные изменения узловых элементов способствовали началу процесса деформации территориальной системы в целом и привели к ослаблению внутрисистемных связей основных звеньев каркасной конструкции.

Снижение военных мощностей на территории юга Дальнего Востока России в некоторой степени лишило безопасности российские владения на востоке. Они были под угрозой возможного внезапного нападения и со стороны Японии – разрешение территориального вопроса (Курилы и Сахалин)[4], и Китая – демарка-

---

[1] Вооруженные силы на территории юга Дальнего Востока сократились вдвое, а военно-морской флот находится в кризисе. (Более подробно см.: Саначев И.Д., Шинковский М.Ю., Бурлаков В.А., Прохоров В.И. Военно-морская мощь как фактор геополитики в Азиатско-Тихоокеанском регионе: монография. – Владивосток: ДВГТУ, 2006. – С. 158; Яковлев А. Международно-политическая обстановка в Северо-Восточной Азии и положение России в регионе // Проблемы Дальнего Востока. – 1995. – №2. – С. 56; Козырев А. Преображение. – М.: Наука, 1995. – С. 127).

[2] Богатуров А.Д. Российский Дальний Восток в новых геопространственных измерениях Восточной Евразии // Мировая экономика и международные отношения. – 2004. – № 10. – С. 92.

[3] Минакир П.А. Дальний Восток России: экономическое обозрение. – Хабаровск: РИОТИП, 1995. – С. 17.

[4] Ткаченко Б.И. Подводные камни Курильской проблемы // Дальний Восток России в системе международных отношений в АТР: история, экономика, культура (третьи Крушановские чтения). – Владивосток: Дальнаука, 2006. – С. 78–86.

ция границ[1]. Единственным выходом для России из сложившейся ситуации стало формирование слабых, в силу их сырьевой направленности, приграничных отношений со странами АТР. Однако для того чтобы отношения вышли из состояния стагнации, для начала необходимо было устранить противоречия и урегулировать территориальные[2] и пограничные споры. В этом вопросе России удалось договориться с Китаем. Здесь особое значение приобрело заявление о российско-китайских пограничных вопросах, на основе которого была установлена, юридически оформлена и демаркирована российско-китайская граница[3] почти по всей ее протяженности. После проведения демаркации государственной границы[4] отношения государств вышли на новый уровень стабильности, однако их односторонность ставила Россию в позицию зависимости.

Что касается Японии, то здесь процесс урегулирования территориального вопроса зашел в тупик. Россия не желает терять стратегически важные для ее безопасности территории, потеря которых к тому же ослабит ее позиции в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Однако пока отношения государств не выйдут на новый уровень развития по всем направлениям решение проблемы будет невозможно, поскольку эти территории важны как для России, так и для Японии в силу их стратегического положения. В настоящее время вопрос Северных территорий остается открытым. Проводимые Россией попытки выйти из сложного во всех отношениях положения путем формирования политико-экономических отношений со странами Азиатско-Тихоокеанского региона не решили проблему угрозы возможного нападения. По словам И.Д. Саначева, «процесс гонки обычных и ядерных вооружений в регионе набирает темпы»[5]. Причем приоритетным в этом отношении стали Япония и Китай. В этой связи России необходимо увеличить свою военную мощь, которая является неотъемлемой частью мировой политики. Оборонные силы государства призваны обеспечивать безопасность государственных границ от возможных угроз нападения, территориальную целостность и соблюдение экономических и политических интересов.

На территории юга Дальнего Востока России с 1992 по 2012 гг. правительством проводились преобразования, направленные на обеспечение безопасности России в данном регионе. Реформы затрагивали военную сферу. На основании

---

[1] Ваисс М. Международные отношения после 1945 года. – М.: Городец, 2005. – С. 266; Кравчук С.А. Дальний Восток России в международном сотрудничестве с Китаем в первой половине 90-х гг. XX в.) // Дальний Восток России в системе международных отношений в АТР: история, экономика, культура (третьи Крушановские чтения). – Владивосток: Дальнаука, 2006. – С. 21–28.

[2] Схиммельпеннинк ванн дер Ойе Девид. Навстречу Восходящему солнцу : как имперское мифотворчество привело Россию к войне с Японией. – М.: НЛО, 2009. – С. 204.

[3] Ваисс М. Международные отношения после 1945 года. – М.: Городец, 2005. – С. 266; Кравчук С.А. Дальний Восток России в международном сотрудничестве с Китаем в первой половине 90-х гг. XX в.) // Дальний Восток России в системе международных отношений в АТР: история, экономика, культура (третьи Крушановские чтения). – Владивосток: Дальнаука, 2006. – С. 21–28.

[4] Демаркация государственной границы согласно постановлению Правительства РФ от 10 августа 1992 г. № 568–38.

[5] Саначев И.Д., Шинковский М.Ю., Бурлаков В.А., Прохоров В.И. Военно-морская мощь как фактор геополитики в Азиатско-Тихоокеанском регионе: монография. – Владивосток: ДВГТУ, 2006. – С. 164.

Указа Президента № 466 от 7 мая 1992 г.[1] Дальневосточный военный округ, бывшее объединение вооруженных сил СССР, дислоцирующиеся на территории России, вошел в состав Вооруженных Сил Российской Федерации. В него включили территориальные образования юга региона – это Хабаровский и Приморский края, Амурская и Еврейская Автономная области. В соответствии с Указом № 1144 от 20 сентября 2010 г.[2] было создано оперативно-стратегическое командование «Восток» на базе ликвидированного Дальневосточного округа. Данная военная организация призвана решать проблему безопасности юга Дальнего Востока. Дислокация войск оперативно-стратегического командования «Восток» в пределах промышленных центров и промышленных и сельскохозяйственных пунктов способствовала укрупнению внутритиповых связей узловых элементов территориальной структуры за счет увеличения их функциональных возможностей. Промышленные центры – субъядро – Хабаровск; узлы – Белогорск, Бикин, Биробиджан, Вятское, Уссурийск. Промышленные и сельскохозяйственные пункты – протоузелы – Никольское, Бабстово, Семисточный, Барабаш, Спасск-Дальний, Сергеевка, Камень-Рыбалов, Сибирцево, Лесозаводск[3].

Проведенные правительством реформы не решили до конца проблему безопасности. Вооруженные Силы России, по данным В.А. Бурлакова, А. Храмчихина, не обновлялись последние пятнадцать лет[4]. Произошло фатальное устаревание военной техники и вооружения.

В целом, правительство Российской Федерации с потерей важных в стратегическом отношении позиций на Тихом океане и снижением военной мощи вынуждено было для безопасности юга Дальнего Востока не только развивать новые формы сотрудничества со странами АТР, но и проводить военные преобразования. Предпринятые политические действия способствовали развитию сложившихся на базе узловых элементов промышленных центров: субъядро – Хабаровск; узлы – Белогорск, Бикин, Биробиджан, Вятское, Уссурийск, Находка. Они выступали не только в качестве «форточек»[5] тесного приграничного взаимодействия, но и объектов дислокации войсковых подразделений оперативно-стратегического командования «Восток».

Дальнейшая политическая практика обеспечения безопасности государственных границ на дальневосточных рубежах России и урегулирования её национальных интересов в Азиатско-Тихоокеанском пространстве была сосредоточена на налаживании тесных экономических отношений с приграничными страна-

---

[1] О создании вооруженных сил Российской Федерации: указ [Электронный ресурс]. – 2011. URL: http://www.referent.ru/1/131286 (дата обращения 24 июня 2011 г.)

[2] Дальний Восток «под прицелом». Угроза № 1 – Китай [Электронный ресурс]. – 2011. URL: http://www.doblest-chest.ru/home/item/216-dalnij-vostok-pod-priczelom-ugroza (дата обращения 24 июня 2011 г.)

[3] О военно-административном делении Российской Федерации: указ // [Электронный ресурс] – 2011. URL: http://президент.рф/acts/8964 (дата обращения 24 июня 2011 г.)

[4] Бурлаков В.А. Военно-политический аспект международных отношений в Северо-Восточной Азии // Тихоокеанский регион в эпоху глобализации : сб. материалов международной научно-практической конференции / под общ. ред. А.В. Личковаха, Н.В. Шинковской. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2010. – С. 22–26; Храмчихин А. Четыре вектора российской обороны // Независимое военное обозрение. – 2010. – 21 мая.

[5] Шинковский М.Ю. Панорама политической науки России: Дальний Восток. Трансграничное сотрудничество как рычаг развития российского Дальнего Востока // Полис. – 2004. – № 5. – С. 62–70.

ми. Выбранная правительством тенденция экономического взаимодействия была четко раскрыта Президентом России В.В. Путиным в Послании Федеральному Собранию РФ в 2015 году «Развитие дальневосточных территорий – это один из национальных приоритетов, ключ к решению многих экономических, социальных, демографических и даже геополитических проблем»[1].

Данное экономическое направление было отражено в разработанных правительством целевых программах и стратегиях развития территорий юга Дальнего Востока, перечисленных ранее. Большинство их (программ и стратегий) было направлено на решение укоренившихся проблем региона, это нехватка трудовых ресурсов, вызванная неограниченной миграцией населения в Европейскую часть России, а также формирование устойчивых транспортно-логических инфраструктурных и информационно-коммуникативных связей, так необходимых для экономической интеграции и трансграничного сотрудничества с приграничными странами АТР. Кроме того, выбранная правительством стратегия на только обеспечивала военную безопасность государственных границ на востоке, но и предусматривала урегулирование отношений и сглаживание эскалации напряженности на Азиатско-Тихоокеанском пространстве, где с 2013 по 2017 годы существенно изменилась геополитическая ситуация. Особую значимость на трансформацию условий оказал, по мнению С.А. Вершилова, «один политический актор – США»[2]. Политический курс Б. Обамы на укрепление позиций США в АТР[3] предопределил расстановку политических сил и стратегических позиций в данном регионе, где, по мнению Н.В. Федорова, сформировались в достаточном количестве «потенциальные горячие точки»[4]. В качестве которых, как считает Е.П. Бажанов, выступают территориальные разногласия России и Японии; Корейский вопрос; Тайваньская проблема; распространение ядерного оружия и гонка вооружений; территориальные споры относительно принадлежности островов в Восточно-Китайском и Южно-Китайском морях[5], которые могут привести к вооруженным конфликтам в данном регионе. Кроме того, в географическом плане приграничное соседство экономически нестабильной и не-

[1] Послание Президента РФ В.В. Путина Федеральному Собранию РФ от 3 декабря 2015 года // Гарант [Информационно-правовой портал]. URL: http://www.garant.ru/hotlaw/federal/674378/ (дата обращения 13.03.2018).

[2] Вершилов С.А. Военная безопасность государства (социально-философский анализ): монография. – Ульяновск: Зебра, 2015. – С. 204 (290 с.) [Электронный ресурс] Электронная библиотека «Elibrary» URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_24033632_31531503.pdf (дата обращения 12.03.2018).

[3] Титаренко М.Л. Участие России в решении проблем безопасности и сотрудничества в Восточной Азии // Пути укрепления безопасности и сотрудничества в Восточной Азии: материалы совместного российско-вьетнамского исследования / ФГБУН Институт Дальнего Востока РАН; Центр изучения Вьетнама и АСЕАН. – М., 2014. – С. 7–30 [Электронный ресурс] Электронная библиотека «Elibrary» URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_26222411_51457955.pdf (дата обращения 12.03.2018).

[4] Федоров Н.В. Политика США в АТР и проблемы безопасности российского Дальнего Востока // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2016. – № 1-4. – С. 170–174 [Электронный ресурс] Электронная библиотека «Elibrary» URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_25496971_42898232.pdf (Дата обращения 12.03.2018)

[5] Баженов Е.П. Россия в Азиатско-Тихоокеанском регионе // Философские науки. – 2015. – № 1. – С. 12-28 [Электронный ресурс] Электронная библиотека «Elibrary» URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_23420668_76973702.pdf (дата обращения 12.03.2018).

достаточно освоенной территории юга Дальнего Востока с развитыми в экономическом отношении странами Китая, Японии, Южной Кореи Тайваня, КНДР и Монголии[1] приводит к эскалации напряженности в АТР и дисбалансу позиций России в восточно-азиатском пространстве.

В этой связи национальная безопасность дальневосточных границ России и подвергается влиянию со стороны участников АТР, что, несомненно, приводит к напряженности условий соблюдения интересов российского государства на геополитическом пространстве АТР. Вследствие чего выбранная правительством стратегическая политико-экономическая интеграционная тактика развития юга Дальнего Востока мирным путем выступит гарантом сохранения как геополитического влияния российского государства в АТР, так и безопасности его восточных границ, а также обеспечит соблюдение национальных интересов России на восточноазиатском пространстве. В качестве региональной интеграционной единицы трансграничного сотрудничества выступят территории опережающего развития (ТОР). Их формирование и развитие осуществляется в соответствии с Федеральным законам № 473-ФЗ от 30.03.2015 г. «О территориях опережающего социально-экономического развития»[2]. Сегодня на территории юга Дальнего Востока получили развитие следующие ТОР: «Белогорск», «Приамурская, «Свободный» Амурская область; «Амуро-Хинганская» Еврейская автономная область; «Дальэнергомаш», «Авангард», «Советская Гавань», «Хабаровск», «Комсомольск», «Николаевск» Хабаровский край; «Камчатка» Камчатский край; «Владивосток», «Большой Камень», «Нефтехимический», «Надеждинский», «Михайловский» Приморский край; «Южная», «Горный воздух» Сахалинская область[3]. И Свободный порт Владивосток, создание и функционирование которого регулируются Федеральным законом от 13.07.2015 № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток»[4].

Функционирующие ТОР уже обеспечивают решение проблем в области нехватки рабочей силы, развития транспортно-логической и информационно-коммуникативной инфраструктуры региона, гарантируя, таким образом, экономическое развитие центров (фокусов) различной хозяйственной специализации. Следовательно, обозначенная правительством тактика развития юга Дальнего Востока мирным путем является наиболее приемлемой ввиду сложившихся трансформационных условий на геополитическом пространстве Восточной Азии.

---

[1] Гамерман Е.В. Российский Дальний Восток в системе обеспечения безопасности в Северо-Восточной Азии // Вестник Томского государственного университета. – 2014. – № 386. – С. 99–104 [Электронный ресурс] Электронная библиотека «Elibrary» URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_22478014_22264535.pdf (Дата обращения 12.03.2018)

[2] Федеральный закон № 473-ФЗ от 29.12.2014 г. «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» (вступил в силу 30.03.2015 г.) // Портал правовой информации [Электронный ресурс] URL: http://kremlin.ru/acts/bank/39279 (дата обращения 13.03.2018)

[3] Перечень – список индустриальных парков в России – 2017-2018 гг. [Электронный ресурс] URL: http://russiaindustrialpark.ru/industrialparks_catalog_perecheny_spisok_russia / (дата обращения 09.11.2017).

[4] Федеральный закон от 13.07.2015 № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток // Портал правовой информации [Электронный ресурс] URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/39906 (дата обращения 13.03.2018)

Таким образом, проведенный автором анализ роли и значения военной мощи показывает, что наличие военной силы – это один из главных факторов сохранения сфер государственного влияния над территориями, представляющими экономико-политический интерес, это единственное эффективное средство достижения экономических и политических целей. Военная политика помогла российскому государству не только закрепить и удержать территорию юга Дальнего Востока, но и сохранить ее, используя для этого административную политику развития узловых элементов территориальных структур. Так, с 1850 по 1914 гг. на юге Дальнего Востока России образовались узлы, наделенные функцией военной обороны: Благовещенск, в его пределах действовало Амурское казачье войско[1]; Уссурийск, размещалось Уссурийское казачье войско[2]; Хабаровск, располагалась резиденция генерал-губернатора Приамурского края[3], Владивосток, Амуро-Уссурийская казачья военно-морская Тихоокеанская флотилия. С 1922 по 1990 гг. на территории юга Дальнего Востока России, на основе экономического развития отраслей промышленности, осуществлялось функционирование узловых элементов. Построенные протоузлы в основной своей массе тяготели к сформированным промышленным центрам, где сосредоточены все виды деятельности: Хабаровскому субъядру и Благовещенскому, Биробиджанскому, Ханкайскому, Уссурийскому, Гродековскому, Владивостокскому, Арсеньевскому узлам. С 1992 по 2012 гг. на территории юга Дальнего Востока России получили развитие уже сформированные на базе узловых элементов промышленные центры: субъядро – Хабаровск; узлы – Белогорск, Бикин, Биробиджан, Вятское, Уссурийск, и промышленные и сельскохозяйственные пункты – протоузелы – Никольское, Бабстово, Семисточный, Барабаш, Спасск-Дальний, Сергеевка, Камень-Рыболов, Сибирцево, Лесозаводск.

Существенное отличие в развитии территориальной структурированности в Дальневосточном регионе наблюдается с 2013 по 2017 гг. Здесь ввиду сложившейся геополитической трансформации баланса сил в АТР получили развитие ареальные элементы, которым на практике соответствуют территории опережающего развития. Эти площадные территориальные образования трансграничного характера обеспечат развитие экономики региона за счет функционального и экономического роста узловых и линейных элементов системы, расположенных в их пределах и обладающих мультипликативным эффектом. Сегодня на территории юга Дальнего Востока получили развитие следующие ТОР:

---

[1] № 34 Именной указ, объявленный в приказе военного министра 20 января 1859 г., об образовании Амурского казачьего войска от 29 декабря 1858 г. // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1856–1861 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, Информационно-рекламное агентство «Комсомолка ДВ», 2002. – С. 72–73.

[2] № 145 Высочайше утвержденное мнение Государственного Совета (Собр. указ. 1889 г. сентября 22, ст. 883) об образовании Уссурийского казачьего войска от 26 июня 1889 г. // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1881–1889 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, Информационно-рекламное агентство «Комсомолка ДВ», 2005. – С. 231–232.

[3] № 122 Высочайше утвержденное мнение Государственного Совета (Собр. указ. 1888 г. июля 26, ст. 672) об устройстве управления Приамурского генерал-губернатора от 17 мая 1888 г. // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1881–1898 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, Информационно-рекламное агентство «Комсомолка ДВ», 2005. – С. 186–190.

«Надеждинская» и «Михайловский», «Большой Камень» в Приморском крае, «Хабаровск» и «Комсомольск» в Хабаровском крае, «Белогорск» и ТОР «Приамурская» в Амурской области, а также Свободный порт Владивосток.

В целом, становление и развитие узловых элементов территориальной структуры явилось результатом проведения российским государством с 1925 по 2012 гг. политики наращивания военного потенциала. Ее осуществление способствовало процессу экономического роста отраслей оборонной промышленности и смежных с ней предприятий, имеющих повышенное значения для обороноспособности страны. Их промышленный подъем и предопределил становление и развитие узловых элементов территориальной структуры и формирование ареально-узловой полицентрической модели каркасной конструкции.

Во втором случае экономическое развитие элементов территориальной структуры (узловых, линейных, ареальных) проходило в пределах функционирующих ТОР, политическая практика формирования которых была отражена в целевых программах и стратегиях развития Дальневосточного региона и стала результатом трансформационных условий, происходящих в Азиатско-Тихоокеанском пространстве. Их становление (ТОР) способствовало организации и экономическому росту полицентрических моделей каркасной конструкции: ареально-узловой и ареально-линейной. В обоих случаях политика территориального структурирования юга Дальнего Востока осуществлялась постепенно исходя их сложившегося геополитического влияния и баланса сил в АТР, не отменяла собой предыдущую, а наслаивалась, используя её в качестве основы для своего дальнейшего развития Дальневосточного региона.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В монографии автором акцентировано внимание на трех основных формах политической практики Российского государства, которое оно прошло с середины XIX до начала XXI вв.: Российская империя, Советская Россия, Российская Федерация. В связи с тем, что корреляционное их взаимодействие и последовательное смещение позволило выявить региональную специфику изменения опорного каркаса юга Дальневосточного региона посредством реализации государственной политики в области становления и развития узловых и линейных элементов территориальной структуры. Политическая практика, являясь следствием политики государства, порождала эволюционные, функциональные и стагнационные модификации системы, что в конечном итоге накладывало своеобразный отпечаток на формирование опорного каркаса юга Дальнего Востока России в период с середины XIX в. до начала XXI в. Правительство России использовало ранее созданные модели регионального структурообразования юга Дальнего Востока России в качестве фундамента дальнейшего осуществления политики по развитию его экономики, где ключевой составляющей была добывающая промышленность. При этом сформированная здесь территориальная структура под воздействием политических процессов представляет собой достаточно непрочное образование. Ее особенностью являлось то, что становление осуществлялось лишь в период возникновения угрозы возможного нападения, в остальных случаях система юга Дальневосточного региона и ее элементы развивались исходя из решения текущих экономических проблем.

Изученные научные труды и источники, относящиеся к проблематике настоящего исследования, позволили сделать вывод о том, что формирование территориального структурообразования как системы организации внутреннего содержания территории любого государства подвергается воздействию различных факторов, основными среди которых являются политический, географический, экономический. В зависимости от длительности и направления их влияния происходят изменения среди ее составляющих элементов, развивается соответствующая модельная конструкция, обладающая индивидуальной мозаичностью. Для каждого ареального пространства формируется свой неповторимый опорный каркас.

Методологическое исследование особенностей, принципов становления и развития каркасной конструкции территориальной структуры юга Дальнего Востока с середины XIX до начала XXI века под воздействием модернизационных политических процессов и факторов позволило сформулировать следующие выводы.

С середины XIX в. под воздействием, прежде всего, геополитических реалий, национальных интересов, направленности внутренней и внешней политики государства осуществлялось формирование территориальной структурирован-

ности юга Дальневосточного региона. Целенаправленное нерациональное размещение ее узловых и линейных элементов обусловливалось влиянием характерных для России политических экстраординарных обстоятельств. Их наличие стало основой периодичности развития территориальной структуры, мозаичность и сложность которой во многом определялись ролью государства в осуществлении данного процесса. Следовательно, созданная система управления юга Дальнего Востока России является политическим конструктом, отражающим действия главного актора политики.

Исследуя деятельность региональных органов власти с середины XIX до начала XXI века в отношении решения вопросов территориального структурирования, автор пришла к выводу, что Правительство России использовало раннее созданные модели регионального структурообразования юга Дальнего Востока в качестве фундамента дальнейшего осуществления политики по развитию его экономики, где ключевой составляющей была добывающая промышленность. При этом сформированная здесь территориальная структура под воздействием политических процессов представляет собой достаточно непрочное образование. Ее особенностью являлось то, что становление осуществлялось лишь в период возникновения угрозы возможного нападения, в остальных случаях система юга региона и ее элементы развивались исходя из решения текущих экономических проблем.

Политическая деятельность государства по формированию основ территориальной конструкции с середины XIX и до начала XXI века в пределах обозначенной нами границы юга Дальнего Востока России исходила из особенностей развития внешнеполитических процессов. В основном их влияние приводило к конструкционной реакции системы, для которой было характерно приспособление к новым, привнесенным извне изменениям. В этом вопросе огромная роль принадлежала государству: его политика преобразований коренным образом меняла облик территориальной структуры от динамичности до деградации. В результате сменяемости форм политической практики российского государства, внешнего воздействия геополитических реалий сформировались следующие модели развития каркасной конструкции юга Дальневосточного региона:

1850–1860 гг. линейного каркаса – государственная граница вдоль реки Амур и Уссури;

1860–1891 гг. ареально-узлового каркаса – формирование протоузлов хозяйственной и промышленной направленности в глубине юга региона;

1892–1914 гг. линейно-узлового полицентрического каркаса – строительство магистралей и выявление на этой основе моноцентрических полифункциональных промышленных центров: Благовещенск, Хабаровск, Владивосток;

1922–2004 гг. ареально-узлового полицентрического каркаса – повсеместное возникновение протоузлов различной направленности, ставшие источником становления функционального расширения линейных и узловых элементов;

2004–2012 гг. ареально-линейного полицентрического каркаса – освоение ареального пространства юга региона посредством становления и развития линейных и, как следствие, укрупнение узловых элементов территориальной структуры;

2013–2017 гг. ареально-узловая и линейно-узловая полицентрические модели каркасной конструкции – освоение ареального пространства за счет формирования и функционирования территорий опережающего развития. В их границах активно развиваются узловые (центры промышленной и хозяйственной спе-

циализации) и линейные элементы (транспортно-логическая инфраструктура и информационно-коммуникативные связи) территориальной структуры. Их структурообразующее и структурооорганизующее взаимодействие – основа развития экономики юга Дальнего Востока посредством мультипликативного территориального эффекта.

Геополитическая обстановка, характеризующаяся противостоянием интересов за разделение сфер влияния на Тихом океане с середины XIX в., предопределила направление развития территориальной структуры на территории юга Дальнего Востока России. Ее формирование от первичных форм до образований многофункциональной значимости было связано с решением на востоке проблемы национальной безопасности российского государства. Наибольшее развитие в этом направлении получили узловые элементы территориальной структуры в силу концентрации в пределах их границ оборонных предприятий.

Исследование политической практики российского государства с середины XIX до начала XXI вв. позволило проследить корреляционную взаимосвязь политических и модернизационных процессов и проанализировать их влияние на специфику становления и изменения территориальной структурированности. Обосновать своеобразие сформированного опорного каркаса как результата зависимости между развитием элементов системы и течением политических и модернизационных процессов и политической практики в пределах выделенного нами юга Дальнего Востока России. Следствием этой зависимости стало формирование индивидуальной мозаичности юга Дальневосточного региона, отличающей его по территориальной структуре от других регионов России. Несмотря на длительное воздействие политической практики российского государства и геополитических реалий на процесс становления и развития территориальной структуры, она мало чем отличается от изначальной формы середины XIX века. Ее главную связующую основу составляет созданный в 1914 году опорный каркас, который представляет собой взаимосвязь значимых для России населенных пунктов: Благовещенск, Хабаровск, Владивосток и соединяющих их магистралей: Уссурийская и Амурская железные дороги (Транссиб).

Проведенное автором исследование и полученные результаты не раскрывают в полной мере обозначенные автором проблемы становления и развития территориальной структурированности в регионально-политическом измерении, а дополняют теоретические исследования отечественных ученых по проблемам взаимосвязи развития политических модернизационных процессов и территориальной структуры. Поэтому вопросы становления и развития системы и ее элементов в контексте политической науки требуют дальнейшего исследования и разрешения.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Документальные источники

1. Акт правительства ДВР о сложении власти // Хабаровск. Страницы истории: сборник документов Государственного архива Хабаровского края, Российского государственного исторического архива об истории развития города Хабаровска. – Хабаровск: Частная коллекция, 2008. – С. 94.

2. Высочайшее повеление, объявленное военным министром (Собр. узак. 1890 г. апреля 13, ст. 318), об установлении изменений в обмундировании казачьих войск: Забайкальского и Амурского и формы обмундирования и снаряжения для Уссурийского казачьего войска // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1890–1895 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2006. – С. 28.

3. Высочайшее повеление, объявленное военным министром (Собр. узак. 1901 г. апреля 6, ст. 648), об утверждении распоряжения командующего войсками Приамурского военного округа о сформировании на время военных действий частей, учреждений и команд // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1900-1902 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2009. – С. 75–76.

4. Высочайшее повеление, объявленное управляющим Министерством финансов (Собр. узак. 1893 г. января 1, ст. 2), о порядке и способах сооружения великого Сибирского железнодорожного пути // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1890–1895 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2006. – С. 126.

5. Высочайшее повеление, объявленное управляющим морским министерством (Собр. узак. 1887 г. июня 12, ст. 474), о перевозке офицеров Сибирской флотилии и в портах Восточного океана, увольняемых от службы на основании цензовых положений, и их семейств из портов Восточного океана до Одессы на пароходах Добровольного флота на суммы морского министерства // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1881–1889 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2005. – С. 146.

6. Высочайше утвержденное мнение Государственного Совета (Собр. узак. 1889 г. сентября 22, ст. 883), об образовании Уссурийского казачьего войска // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1881–1889 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2005. – С. 231–234.

7. Высочайше утвержденное мнение Государственного Совета (Собр. узак. 1901 г. июля 31, ст. 1546), об устройстве управления по оборудованию Сучанского каменноугольного предприятия // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1900–1902 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2009. – С. 98–100.

8. Высочайше утвержденное мнение Государственного Совета (Собр. узак. 1888 г. июля 26, ст. 672), об устройстве управления Приамурского генерал-губернатора // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1881–1889 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2005. – С. 186–190.

9. Высочайше утвержденное мнение Государственного Совета (Собр. узак. 1894 г. июля 22, ст. 890), о заселении казаками пограничной полосы Приамурского края // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1890–1895 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2006. – С. 220.

10. Высочайше утвержденное положение Военного совета (Собр. узак. 1895 г. августа 22, ст. 1122), об утверждении штата Амурского казачьего полка и Амурского казачьего дивизиона // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1890–1895 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2006. – С. 262– 263.

11. Высочайше утвержденное положение Комитета Сибирской железной дороги (Собр. узак. 1899 г. апреля 13, ст. 604), о привлечении арестантов и ссыльных разных категорий на работы по устройству грунтовой железной дороги от города Хабаровска до станции Михайло-Семеновской // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1896–1899 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2007. – С. 228.

12. Высочайше утвержденное положение Комитета министров (Собр. узак. 1898 г. мая 22, ст. 800), об образовании в Южно-Уссурийском округе Приморской области города под названием «Никольск-Уссурийский» // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1896–1899 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2007. – С. 228.

13. Высочайше утвержденное положение Совета министров (Собр. узак. 1907 г. октября 30, отд. I, ст. 1292), об утверждении строительной стоимости головного участка Западно-Амурской железной дороги от станции Нерчинск // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1907–1908 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2010. – С. 120.

14. Высочайше утвержденный Устав Общества Китайской Восточной железной дороги // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1896–1899 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2007. – С. 74–86.

15. Дальневосточная республика. Становление. Борьба с интервенцией (февраль 1920 – ноябрь 1922 гг.): документы и материалы: в 2 ч. Ч. 2: Ноябрь 1920 – ноябрь 1922 гг. – Владивосток, 1993. – 328 с.

16. Дальний Восток России в материалах законодательства. 1890–1895 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2006. – 320 с.

17. Дальний Восток России в материалах законодательства. 1896–1899 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2007. – 344 с.

18. Дальревком. Первый этап мирового советского строительства на Дальнем Востоке 1922–1926гг.: сб. док. – Хабаровск: ХКИ, 1957. – 285 с.

19. Журнал высочайше утвержденного особого совещания о постройке Сибирской железной дороги 21 ноября 1892 // Дальний Восток России в материа-

лах законодательства. 1890–1895 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2006. – 320 с. – С. 126–129.

20. Заметка о закладке здания станции Хабаровск, опубликованная в газете «Приамурские ведомости» // Хабаровск. Страницы истории: сборник документов Государственного архива Хабаровского края, Российского государственного исторического архива об истории развития города Хабаровска. – Хабаровск: Частная коллекция, 2008. – С. 42.

21. Из всеподданнейшего отчета по управлению Восточной Сибирью за 1857 год – об устройстве почтовых сообщений в Приморской области // Хабаровск. Страницы истории: сборник документов Государственного архива Хабаровского края, Российского государственного исторического архива об истории развития города Хабаровска. – Хабаровск: Частная коллекция, 2008. – С. 8.

22. Именной высочайший указ, данный министру путей сообщения (Собр. узак. 1891 г. марта 13, ст 244), об отчуждении земель для сооружения железнодорожного пути от города Владивостока до пристани Графской // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1890–1895 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2006. – С. 28–29.

23. Именной высочайший указ, данный министру путей сообщения (Собр. узак. 1895 г. июля 25, ст. 923), об отчуждении земель и имуществ, потребных для сооружения железнодорожной линии от станции Графской до города Хабаровска // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1890–1895 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2006. – С. 255.

24. Именной высочайший указ, данный министру путей сообщения (Собр. узак. 1898 г. июня 19, ст. 930), об отчуждении земель и имуществ, потребных для сооружения железнодорожных линий от Забайкальской и Уссурийской железных дорог до конечных пунктов Восточной Китайской железной дороги // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1896–1899 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2007. – С. 154.

25. Именной указ, объявленный в приказе военного министра 20 января 1859 г., об образовании Амурского казачьего войска // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1856–1861 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, Информационно-рекламное агентство «Комсомолка ДВ», 2002. – С. 72–73.

26. Индустриализация СССР 1926–1928 гг.: документы и материалы. – М.: Наука, 1969. – 535 с.

27. Категории политической науки. – М.: Московский государственный университет международных отношений. Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2002. – 656 с.

28. Международные отношения 1870–1918 гг.: сборник документов. – М., 1940.

29. Народное хозяйство СССР за 70 лет: юбилейный статистический ежегодник. – М.: Финансы и статистика, 1987. – 765 с.

30. О дополнении перечня воспрещенных к оглашению в печати сведений, касающихся внешней безопасности России и ее военно-морской и сухопутной обороны: особый журнал Совета министров от 4 ноября 1914 года // Особые

журналы Совета министров Российской империи. 1909–1914 гг. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2006. – С. 480–482.

31. О производстве изысканий железнодорожной линии от Сретенска до Хабаровска: особый журнал Совета министров от 8 Ноября 1906 года. // Особые журналы Совета министров Российской империи. 1906–1908 гг. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2011. – 463 с. – С. 33, 34.

32. Особые журналы Совета министров Российской империи. 1909–1914 гг. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2006. – 700 с.

33. О сооружении железнодорожных линий в Северной Маньчжурии: Особый журнал Совета министров от 6 марта 1914 года. // Особые журналы Совета министров Российской империи. 1909–1914 гг. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2006. – С. 121–125.

34. По вопросу о способах сооружения Амурской железной дороги: особый журнал Совета министров 6 июня 1906 года // Особые журналы Совета министров Российской империи. 1906–1908 гг. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2011. – С. 306–313.

35. Подготовка и начало интервенции на Дальнем Востоке России (октябрь 1917 – октябрь 1918): документы и материалы. – Владивосток, 1997. – 304 с.

36. Протокол собрания Хабаровской городской Думы о безвозмездном отводе участков земли под строительство Уссурийской железной дороги // Хабаровск. Страницы истории: сборник документов Государственного архива Хабаровского края, Российского государственного исторического архива об истории развития города Хабаровска. – Хабаровск: Частная коллекция, 2008. – С. 42.

37. Решение Хабаровского горисполкома № 18 «О подготовке города к противовоздушной обороне» // Хабаровск. Страницы истории: сборник документов Государственного архива Хабаровского края, Российского государственного исторического архива об истории развития города Хабаровска. – Хабаровск: Частная коллекция, 2008. – С. 172.

38. Сенатский указ, по высочайше утвержденному положению Сибирского комитета, о правилах для поселения русских и иностранцев в Амурской и Приморской областях Восточной Сибири // Дальний Восток России в материалах законодательства. 1856–1861 гг. – Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, Информационно-рекламное агентство «Комсомолка ДВ», 2002. – С. 202–207.

39. Список населенных мест Софийского округа Приморской области с указанием села Хабаровка // Хабаровск. Страницы истории: сборник документов Государственного архива Хабаровского края, Российского государственного исторического архива об истории развития города Хабаровска. – Хабаровск: Частная коллекция, 2008. – С. 11.

40. Справочник сельского экономиста Дальнего Востока. – Хабаровск: ХКИ, 1982. – 142 с.

41. Телеграмма Народного собрания ДВР о самороспуске, направленная в Президиум ВЦИК // Хабаровск. Страницы истории: сборник документов Государственного архива Хабаровского края, Российского государственного исторического архива об истории развития города Хабаровска. – Хабаровск: Частная коллекция, 2008. – С. 94.

42. Телеграмма Президиума ВЦИК о включении ДВР в состав РСФСР и утверждении состава Дальревкома, направленная в Дальревком // Хабаровск. Страницы истории: сборник документов Государственного архива Хабаровского

края, Российского государственного исторического архива об истории развития города Хабаровска. – Хабаровск: Частная коллекция, 2008. – С. 94.

43. Хабаровск. Страницы истории: сборник документов Государственного архива Хабаровского края, Российского государственного исторического архива об истории развития города Хабаровска. – Хабаровск: Частная коллекция, 2008. – 448 с.

Монографии

44. Алаев, Э.Б. Социально-экономическая география: понятийно-терминологический словарь / Э.Б. Алаев. – М.: Мысль, 1983. – 350 с.

45. Алаев, Э.Б. Экономико-географическая терминология / Э.Б. Алаев. – М.: Мысль, 1977. – 199 с.

46. Алампиев, П.М. Экономическое районирование СССР / П.М. Алампиев. – М.: Экономиздат, 1963. – Кн. 2. – 248 с.

47. Александров, А.П. Критика теории владения морем / А.П. Александров. – Л., 1930.

48. Алексеев, А.И. Как начинался Владивосток / А.И. Алексеев; под ред. А.И. Крушанова. – Владивосток: ДКИ, 1985. – 224 с.

49. Алексеев, А.И. Освоение русскими людьми Дальнего Востока и Русской Америки до конца XIX века / А.И. Алексеев. – М.: Наука, 1982. – 288 с.

50. Алексеев, А.И. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX – 1917 г.) / А.И. Алексеев, Б.Н. Морозов. – М.: Наука, 1989. – 224 с.

51. Алимов, Ю.П. Анализ эффективности размещения производительных сил Сибири и Дальнего Востока / Ю.П. Алимов, В.П. Жохов. – М.: Финансы, 1979. – 80 с.

52. Антохин, П.А. Приморский край / П.А. Антохин. – Владивосток: ПКИ, 1985. – 473 с.

53. Арсеньев, К.И. Статистические очерки России / К.И. Арсеньев. – СПб., 1948. – С. 2, 23–24.

54. Архипов, А.И. Подсобные предприятия и промыслы в сельском хозяйстве / А.И. Архипов, Ф. Землянский. – М.: Колос, 1968. – 143 с.

55. Багданова, А.Д. Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока / А.Д. Багданова. – Владивосток: ДВНЦ-АН СССР, 1982. – 130 с.

56. Бакланов, Г.М. Статистика промышленности / Г.М. Бакланов. – М.: Экономика, 1982. – 439 с.

57. Бакланов, П.Я. Геополитическое положение Дальнего Востока России как стратегический фактор развития региона / П.Я. Бакланов // Проблемы экономической политики на российском Дальнем Востоке: материалы международной научно-практической конференции. – Хабаровск: РИОТИП, 2001. – С. 69–71.

58. Бакланов, П.Я. Линейно-узловые структуры промышленности как опорный каркас территориально-хозяйственных структур / П.Я. Бакланов // Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока / отв. ред. П.Я. Бакланов, В.Н. Бугроменко. – Владивосток: Изд-во ДВНЦ СССР, 1982. – С. 16–32.

59. Баландин, С.Н. Оборонная архитектура Сибири в XVII в. / С.Н. Баландин // Города Сибири (экономика, управление и культура городов Сибири в досоветский период). – Новосибирск, 1974. – С. 9–19.

60. Баранский, Н.Н. Географический принцип в организации географического изучения территории / Н.Н. Баранский // Вопросы географии. – 1950. – Сб. 23. – С. 19–57.

61. Баранский, Н.Н. Об экономико-географическом изучении городов / Н.Н. Баранский // Экономическая география. Экономическая картография. – М.: Географгиз, 1956. – С. 164–168.

62. Бжезинский, З. Шахматная доска (Господство Америки и его геостратегические императивы) / З. Бжезинский. – М.: Международные отношения, 1998. – 255 с.

63. Бургин, М. Введение в современную точную методологию науки / М. Бургин, В. Кузнецов. – М., 1994.

64. Буржуазная региональная теория и государственно-монополистическое регулирование размещение производительных сил. – М., 1981. – С. 124–126.

65. Бурилова, В.С. История формирования территориально–промышленных структур Приморского края в середине XIX – начале XX века / В.С. Бурилова; отв. ред. Л.М. Галлямова. – Владивосток: Дальнаука, 2003. – 128 с.

66. Быков, А.Н. Постсоветское пространство: стратегии интеграции и новые вызовы глобализации / А.Н. Быков. – СПб.: Алетейя, 2009. – 192 с.

67. Ваисс, М. Международные отношения после 1945 года / М. Ваисс. – М.: Городец, 2005. – 360 с.

68. Ващук, А.С. Социальная политика в СССР и её реализация на Дальнем Востоке (середина 40–80-х годов XIX в.) / А.С. Ващук.– Владивосток: Дальнаука, 1998. – 211 с.

69. Вебер, М. Избранные произведения / М. Вебер. – М., 1990. – С. 350.

70. Венгеров, А.Б. Теория государства и права / А.Б. Венгеров. – М.: Юность, 2000. – 521 с.

71. Верт Н. История советского государства 1900–1991 / Н. Верт; пер. с фр. – 2-е изд. – М.: Прогресс-академия; Весь мир, 1995. – 544 с.

72. Верт, Н. История советского государства / Н. Верт; пер. с фр. – 3-е испр. изд. – М.: Весь Мир, 2006. – 560 с.

73. Волынчук, А.Б. Процесс формирования территориальной структуры хозяйства Приамурья / А.Б. Волынчук // Русское Приамурье: история и современность: материалы докладов научного семинара (24–25 ноября 1999). – Хабаровск, 1999. – С. 72–78.

74. Волынчук, А.Б. Роль КВЖД в формировании территории Российского государства на его Дальневосточных рубежах / А.Б. Волынчук // Н.М. Пржевальский и современное страноведение: материалы научно-практической конференции. – Смоленск: СГУ, 1999. – С. 34–36.

75. Гавло, Ю.Н. Государственный строй Дальневосточной республики / Ю.Н. Гавло. – Томск: Изд-во Томского университета, 1978. – С. 147–154.

76. Гаджиев, К.С. Геополитика / К.С. Гаджиев. – М.: Международные отношения, 1997. – 384 с.

77. Гаджиев, К.С. Политическая философия / К.С. Гаджиев. – М.: Экономика, 1999. – 606 с.

78. Галин, В.В. Интервенция и гражданская война / В.В. Галин. – М.: Алгоритм, 2004. – 608 с.

79. Гельбрас, В.Г. Китайская реальность России / В.Г. Гельбрас. – М., 2001. – С. 39–40.

80. Герасимов, И.П. Советская конструктивная география / И.П. Герасимов. – М.: Наука, 1976. – 208 с.

81. Географический статистический словарь Амурской и Приморской областей / под ред. А. Кириллова. – Благовещенск: О. Д. Мокиц, 1894. – С. 335.

82. Гимпельсон, Е.Г. Военный коммунизм: политика, практика, идеология / Е. Г. Гимпельсон. – М.: Мысль, 1973. – 296 с.

83. Гладкий, Ю.Н. Политическая и экономическая дифференциация мира / Ю.Н. Гладкий. – СПб.: Образование, 1995. – С. 64–100.

84. Гладкий, Ю.Н. Основы региональной политики / Ю.Н. Гладкий, А.И. Чистобаев. – СПб.: Изд-во В. А. Михайлова, 1998. – С. 115–121.

85. Гранберг, А.Г. Оптимизация территориальных пропорций народного хозяйства / А.Г. Гранберг. – М.: Экономика, 1973. – 248 с.

86. Грицай, О.В. Центр и периферия в региональном развитии / О.В. Грицай, Г.В. Иоффе, А.И. Трейвиш. – М., 1991. – С. 12–13.

87. Гумилев, Л.Н. Этногенез и биосфера Земли / Л.Н. Гумилев. – Л., 1990. – С. 269.

88. Гунак, В.Н. Транспортный комплекс региона / В.Н. Гунак. – М.: Знание, 1985. – 64 с.

89. Данилов, А.Д. Дальний Восток / А.Д. Данилов. – М.: Знание, 1957. – 40 с.

90. Дацышин, В.Г. Боксерская война. Военная компания русской армии и флота в Китае в 1900–1901 гг. / В.Г. Дацышин. – Красноярск: РИО КГПУ, 2001. – 336 с.

91. Дэн, В.Э. Экономическая география / В.Э. Дэн. – М., 1924. – С. 217–367.

92. Дмитренко, В.П. Нэп и строение социализма в СССР / В. П. Дмитренко. – М.: Знание, 1981. – 64 с.

93. Дмитренко, В.П. Переход к новой экономической политике / В.П. Дмитренко. – М.: Знание, 1986. – 64 с.

94. Дьяконов, Ф.В. Формирование народнохозяйственного комплекса Дальнего Востока / Ф.В. Дьяконов. – М.: Наука, 1990. – 94 с.

95. Дьяконов, Ф.В. Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика / Ф.В. Дьяконов, В.В. Покшишевский, А.С. Хоментовский. – М.: Мысль, 1966. – 493 с.

96. Жекулин, В.С. История сельскохозяйственного освоения ландшафтов Новгородского края / В.С. Жекулин // История географии и историческая география / отв. ред. В.А. Есаков, В.В. Покшишевский, А.В. Соколов. – М.: Изд-во МФ ГО СССР, 1975. – С. 12–175.

97. Задерей, Е.В. Дальневосточное измерение шанхайской организации сотрудничества: поиск общих координат / Е.В. Задерей // Тихоокеанская Россия и страны АТР в изменяющимся мире: сборник статей / гл. ред. В.Л. Ларин. – Владивосток: Дальнаука, 2009. – С. 97–106.

98. Закорецкий, К. Третья мировая война Сталина / К. Закорецкий. – М.: Яуза-пресс, 2009. – 544 с.

99. Залужина, Д.В. Транссибирская магистраль: ее прошлое и настоящее: географический очерк / Д.В. Залужина. – М.: Мысль, 1980. – 287 с.

100. Иванченко, В.М. Планирование как исторический феномен жизнедеятельности человека и общества / В.М. Шванченко. – М.: Наука, 2009. – 320 с.

101. Из истории коллективизации сельского хозяйства Дальнего Востока (1927–1937 гг.) / под ред. Ф.Ф. Таталина. – Хабаровск, 1979. – 238 с.

102. Иллюстрированная история СССР. – М.: Мысль, 1977. – 462 с.

103. История Дальнего Востока России: от эпохи первобытного общества до конца XX в.: в 3 т. Т. 3. Кн. 1: Дальний Восток России в период революции и гражданской войны / отв. ред. Б.М. Мухачев. – Владивосток: Дальнаука, 2003. – С. 58–59.

104. История Сибири с древнейших времен до наших дней: в 5 т. Т. 4: Сибирь в период строительства социализма. – Л.: Наука, 1968. – 501 с.

105. История Сибири с древнейших времен до наших дней: в 5 т. Т 3: Сибирь в эпоху капитализма. – Л.: Наука, 1968. – 516 с.

106. Кабузан, В.М. Как заселялся Дальний Восток (вторая половина XVII – начало XX века) / В.М. Кабузан. – Хабаровск: ХКИ, 1976. – 200 с.

107. Каледин, Н.В. Политическая география: истоки, проблемы, принципы научной концепции / Н.В. Каледин. – СПб.: Изд-во СПбГУ, 1996. – 164 с.

108. Кара-Мурза, А. Как возможна Россия? / А. Кара-Мурза. – М., 1999. – С. 41.

109. Карпычев, А. Сельское хозяйство Хабаровского края в 1966–1970 годах / А. Карпычев. – Хабаровск: ХКИ, 1966. – 32 с.

110. Като Михоко. Россия и АТЭС: внешние и внутренние проблемы России и её участие в Азиатско-Тихоокеанской интеграции // Тихоокеанская Россия и страны АТР в изменяющимся мире: сборник статей / гл. ред. В.Л. Ларин; отв. ред. Ю.В. Латушко, И.В. Ставров. – Владивосток: Дальнаука, 2009. – С. 90–96.

111. Ковальчук, М.А. История транспорта Дальневосточной России (вторая половина XIX века – июнь 1941 г.). Кн. 1: Технические и социально-правовые аспекты развития транспорта региона / М.А. Ковальчук. – Хабаровск: Приамурское географическое общество, 1997. – 167 с.

112. Ковальчук, М.А. История транспорта Дальневосточной России (вторая половина XIX века – июнь 1941 г.). Кн. 2: Исторические аспекты транспортного освоения региона / М.А. Ковальчук. – Хабаровск: Приамурское географическое общество, 1997. – 155 с.

113. Колосов, В.А. Геополитика и политическая география / В.А. Колосов, Н.С. Мироненко. – М.: Аспект-Пресс, 2001. – 479 с.

114. Колосовский, Н.Н. Теория экономического районирования / Н.Н. Колосовский. – М.: Мысль, 1969. – 336 с.

115. Космачев, К.П. Пионерное освоение тайги: экономико-географические проблемы / К.П. Космачев; отв. ред. академик В.Б. Сочава. – Новосибирск: Наука, 1975. – 144 с.

116. Кравченко, Г.С. Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) / Г.С. Кравченко. – Изд. 2-е, перераб. и доп. – М.: Экономика, 1970. – 391 с.

117. Краснов, А.В. Борьба партии и рабочего класса за восстановление и развитие народного хозяйства СССР (1943–1950) / А.В. Краснов, А.Н. Виноградов. – М.: Мысль, 1978. – 321 с.

118. Крушанов, А.И. Октябрь на Дальнем Востоке. Русский Дальний Восток в период империализма (1908 – март 1917) / А.И. Крушанов. – Владивосток: ДКИ, 1968. – 135 с.

119. Лаппо, Г.М. География городов / Г.М. Лаппо. – М.: Владос, 1997. – 479 с.

120. Лаппо, Г.М. Территориальная организация производительных сил. Опорный каркас территориальной структуры хозяйства. / Г.М. Лаппо. – М.: Мысль, 1978. – С. 3–25.

121. Лёш, А.Г. География размещения хозяйства / А.Г. Лёш. – М.: ИПЛ, 1959. – 455 с.

122. Лешкевич, В.В. Дальний Восток: экономико-географический очерк / В.В. Лешкевич. – М.: Государственное учебно-педагогическое изд-во Министерства просвещения РСФСР, 1963. – 182 с.

123. Мазанова, М.Б. Народохозяйственный комплекс / М.Б. Мазанова. – М.: Знание, 1977. – 48 с.

124. Маергойз, И.М. Географическое учение о городах / И.М. Маергойз. – М.: Наука, 1987. – 117 с.

125. Маергойз, И.М. Территориальная структура хозяйства / И.М. Маергойз. – Новосибирск: Наука, 1986. – 295 с.

126. Маккиндер, Х.Дж. Географическая основа истории / Х.Дж. Маккиндер // Классики геополитики. XX век: сб. ст. / сост. К. Королев. – М., 2003.

127. Медведева, Л.М. Развитие транспорта и его роль в освоении Дальнего Востока СССР (20–30-е годы XX в) / Л.М. Медведева. – Владивосток: Дальнаука, 2002. – 244 с.

128. Медведева, Л.М. Транспорт Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) / Л.М. Медведева. – Владивосток: Дальнаука, 2005. – 152 с.

129. Минакир, П.А. Дальний Восток России: экономическое обозрение / П.А. Минакир. – Хабаровск: РИОТИП, 1995. – 477 с.

130. Моисеев, А.В. Основы экономики важнейших отраслей народного хозяйства СССР / А.В. Моисеев, К.Ц. Петросян; под ред. А.В. Моисеева. – М.: Просвещение, 1984. – 192 с.

131. Моро-Дефарж, Ф. Введение в геополитику / Ф. Моро-Дефарж. – М.: Конкорд, 1996.

132. Народное хозяйство СССР в годы Великой Отечественной войны. – М.: Знание, 1971. – 460 с.

133. Николаев, Н.М. Перспективы развития экономики Дальнего Востока / Н.М. Николаев, Н.М. Сингур. – Хабаровск: ХКИ, 1968. – 120 с.

134. Общественные функции политической науки в постсоветской России: материалы научно-практического семинара (19 апреля 2005 г., Москва) / под ред. О.Ю. Малиновой. – Хабаровск: Изд-во Тихоокеанского государственного университета, 2005. – 82 с.

135. Опыт российской модернизации XVIII–XX веков. – М.: Наука, 2000. – С. 118-119.

136. Основные проблемы экономической и социальной географии / под ред. М.Б. Гонунг, Я.Т. Машбитц, В.А. Популяркин. – М.: Мысль, 1983. – 415 с.

137. Особенности размещения производства и населения на Дальнем Востоке / Академия наук СССР; Л.Д. Кошкарев, П.Я. Бакланов, И.И. Барткова, Е.Л. Мотрич; Дальневосточный научный центр; Тихоокеанский институт географии. – Владивосток, 1976. – 87 с.

138. Парсонс, Т. Система современных обществ / Т. Парсонс; пер. с англ. Л.А. Седова и А.Д. Ковалева; под ред. М.С. Ковалевой. – М.: Аспект Пресс, 1998. – 270 с.

139. Пивоваров, Е.И. Постсоветское пространство: альтернативы интеграции / Е.И. Пивоваров. – СПб.: Алетейя, 2008. – 320 с.

140. Приморье: энциклопедический справочник. – Л., 1947. – 570 с.

141. Развитие планового управления народным хозяйством: формы и методы организации / Л.А. Бондарь, С.Б. Гальперин, Б.В. Губин, А.Г. Певзнер. – М.: Экономика, 1988. – 199 с.

142. Развитие сельского хозяйства Сибири и Дальнего Востока. – М.: Колос, 1980. – 351 с.

143. Родоман, Б.Б. Территориальные ареалы и сети: очерки территориальной географии / Б.Б. Родоман. – Смоленск: Ойкумена, 1999. – 256 с.

144. Рузавин, Г.И. Методология научного познания / Г.И. Рузавин. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2009. – 287 с.

145. Рукавишников, В.О. Холодная война, холодный мир. Общественное мнение в США и Европе о СССР / В.О. Рукавишников // Россия о внешней политике и безопасности Запада. – М.: Академический Проект, 2005. – 864 с.

146. Рябов, Н.И. Очерки истории русского Дальнего Востока XVII – начала XX века / Н.И. Рябов, М.Г. Штейн. – Хабаровск: ХКИ, 1958. – 173 с.

147. Салин, Ю.С. История экономики Дальнего Востока / Ю.С. Салин. – Хабаровск: Гос. техн. университет, 2004. – 379 с.

148. Самарин Г. Дальний Восток ждет переселенцев / Г. Самарин, В. Антонович. – М.: Сельхозгиз, 1940. – 112 с.

149. Саначев, И.Д. Военно-морская мощь как фактор геополитики в Азиатско-Тихоокеанском регионе: монография / И.Д. Саначев, М.Ю. Шинковский, В.А. Бурлаков, В.И. Прохоров. – Владивосток: ДВГТУ, 2006. – 236 с.

150. Саушкин, Ю.Г. Географическая наука в прошлом, настоящем, будущем / Ю.Г. Саушкин. – М.: Мысль, 1980. – 296 с.

151. Саушкин, Ю.Г. Экономическая география: история, теория, методы, практика / Ю.Г. Саушкин. – М.: Мысль, 1973. – 559 с.

152. Светачев, М.И. Империалистическая интервенция в Сибири и на Дальнем Востоке (1918–1922 гг.) / М.И. Светачев. – Новосибирск: Наука, 1983. – 326 с.

153. Семенов-Тян-Шанский, В.П. О могущественном территориальном владении применительно к России: очерк по политической географии / В.П. Семенов-Тян-Шанский. – Пг. 1915. – С. 14, 16–17, 33.

154. Системная история международных отношений: в 2 т. / под ред. А.Д. Богатурова. – Т. 1: События 1918–1945 годов. – М.: Культурная революция, 2006. – 480 с.

155. СССР в период восстановления народного хозяйства (1921–1925): исторические очерки / под. ред. А.П. Кучкино. – М.: ГИПЛ, 1955. – 596 с.

156. Схиммельпеннинк ванн дер Ойе Девид. Навстречу Восходящему солнцу: как имперское мифотворчество привело Россию к войне с Японией / авторизов. пер. с англ. Н. Мишаковой. – М.: Новое литературное обозрение, 2009. – 421 с.

157. Тарле, Е.В. Политика: история территориальных захватов. XV–XX века // сочинения. – М.: ЭКСМО-Пресс, 2001. – 800 с.

158. Татаркин, А.И. Социально-экономические проблемы формирования рыночных отношений в крупном промышленном городе / А.И. Татаркин, О.А. Романова. – Екатеринбург: Наука, 1997. – 207 с.

159. Территориальная структура народного хозяйства СССР в период НТР: сдвиги и тенденции / Г.А. Приваловская, Т.А. Агранат, Г.В. Иоффе. – М.: Наука, 1989. – 192 с.

160. Территориально-хозяйственные структуры Дальнего Востока. – Владивосток: ДВНЦ – АН СССР, 1982. – 180 с.

161. Тибеткин, А.Р. Организация и экономика сельское хозяйство Дальневосточного экономического района (1858–1985гг) / А.Р. Тибеткин. – Хабаровск: ХКИ, 1989. – 335 с.

162. Ткаченко, Б.И. Россия – Китай: восточная граница в документах и фактах / Б.И. Ткаченко. – Владивосток: Уссури, 1999. – 376 с.

163. Тойнби, А. Постижение истории / А. Тойнби. – М.: Прогресс, 1991. – С. 35.

164. Троцкий, Н.А. Россия в XIX веке / Н.А. Троцкий. – М.: Высш. шк., 1999. – С. 156–157.

165. Трудная целина Приамурья / сост. Ю.М. Бакланов. – Хабаровск: ХКИ, 1980. – 176 с.

166. Тушков, А.А. Морские геополитические тренды в эпоху «нового маринизма». Формирование и реализация национальной морской политики России в европейской «системе вооруженного мира»: монография / А.А. Тушков, А.П. Павленко. – Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 2010. – 260 с.

167. Уваров, В.А. Свободные экономические зоны Востока России / В.А. Уваров. – Хабаровск: Информ-этнос, 1994. – 197 с.

168. Уваров, И.И. Сельское хозяйство / И.И. Уваров. – Хабаровск: ХКИ, 1972. – 37 с.

169. Филиппов, М.В. Япония и Россия: конфликт интересов // Тихоокеанская Россия и страны АТР в изменяющимся мире: сборник статей / гл. ред. В.Л. Ларин; отв. ред. Ю.В. Латушко; И.В. Ставров. – Владивосток: Дальнаука, 2009. – С. 58–62.

170. Флеров, В.С. Дальний Восток в период восстановления народного хозяйства / В.С. Флеров. – Томск: ТГУ, 1973. Т. 1. – 494 с.

171. Фридман, Дж. 100 лет: прогноз событий на XXI века / Дж. Фридман. – М.: Наука, 2010. – 336 с.

172. Фролова, Е.А. Концессионная политика как фактор российско-американских отношений на Дальнем Востоке (1917–1922 гг.) / Е.А. Фролова // Тихоокеанская Россия и страны АТР в изменяющимся мире: сборник статей / гл. ред. В.Л. Ларин; отв. ред. Ю.В. Латушко; И.В. Ставров. – Владивосток: Дальнаука, 2009. – С. 32-39.

173. Хабаровский край и ЕАО: опыт энциклопедического географического словаря / гл. ред. И.Д. Пензин. – Хабаровск: Приамурское географическое общество, 1995. – 327 с.

174. Хантингтон, С. Столкновение цивилизаций / С. Хантингтон. – М.: АСТ, 2003. – С. 603.

175. Харчевникова, Е.С. К вопросу выделения узловых элементов территориальной структуры / Е.С. Харчевникова, А.Б. Волынчук // Территориальные исследования Дальнего Востока: материалы III региональной школы-семинара молодых ученых, аспирантов и студентов. – Биробиджан: ИКАРП ДВО РАН-ДВГСГА, 2005. – С. 15–17.

176. Хаусхофер, К. О геополитике. Работы разных лет / К. Хаусхофер. – М.: Мысль, 2001. – 426 с.

177. Хореев, Б.С. Территориальная организация общества / Б.С. Хореев. – М.: Мысль, 1981. – 320 с.

178. Чернавская, В.Н. Россия на Тихом океане. XVIII – первая половина XIX: историко-географические очерки / В.Н. Чернавская. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – С. 41 с.

179. Чичканов, В.П. Дальний Восток стратегия экономического развития / В.П. Чичканов. – М.: Экономика, 1988. – 247 с.

180. Шапталов, Б.Н. Россия в поисках эффективности / Б.Н. Шапталов. – М.: Наука, 2003. – 328 с.

181. Шведов, В.Г. Историческая политическая география: обзор становления, теоретические основы, практика / В.Г. Шведов. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – 259 с.

182. Шинковский, М.Ю. Геополитическое развитие Северной Пацифики: монография / М.Ю. Шинковский, В.Г. Шведов, А.Б. Волынчук. – Владивосток: Дальнаука, 2007. – 338 с.

183. Штомпка, П. Социология социальных изменений / П. Штомпка. – М.: Аспект-пресс, 1996. – 416 с.

184. Штоф, Б.А. Проблемы методологии научного познания / Б.А. Штоф. – М., 1978.

185. Эйзенштадт, Ш. Революция и преобразование обществ: сравнительное изучение цивилизаций / Ш. Эйзенштадт; пер. с англ. А. В. Гордона; под ред. Б.С. Ерасова. – М.: Аспект-Пресс, 1999. – 416 с.

186. Экономика Дальнего Востока: проблемы, перспективы / А.Н. Гладышев, Н.И. Николаев, Н.М. Сингур, Б.Ф. Шапалин. – Хабаровск: ХКИ, 1971. – 405 с.

187. Экономика промышленности СССР / под ред. Б.М. Левина. – М.: Высшая школа, 1977. – 526 с.

188. Экономические проблемы развития транспорта / под ред. А.А. Миташивили. – М.: Транспорт, 1982. – 231 с.

189. Экономическое развитие Сибири и Дальнего Востока / под ред. В.П. Можина. – М.: Мысль, 1980. – 246 с.

190. Экономическая энциклопедия / науч. ред. совет Ин-та экономики РАН; гл. ред. Л.И. Абалкин. – М.: Экономика, 1999. – 1055 с.

191. Юрченко, Е.С. Политическое будущее России сквозь призму «сибирского фактора». Политика правительства США в отношении партий и движений в России в годы гражданской войны и интервенции // Тихоокеанская Россия и страны АТР в изменяющимся мире: сборник статей / гл. ред. В.Л. Ларин; отв. ред. Ю.В. Латушко; И.В. Ставров. – Владивосток: Дальнаука, 2009. – С. 41–50.

Диссертации

192. Казанцев, А.А. Взаимосвязь глобальных и региональных политических процессов (на примере Центральной Азии): дис. … д-ра полит. наук / А.А. Казанцев. – М., 2011.

193. Шведов, В.Г. Теоретические основы исторической политической географии: дис. … д-ра геогр. наук / В.Г. Шведов. – Иркутск, 2004. – 319 с.

194. Яшкова, Т.А. Воздействие глобальных трансформационных вызовов на процесс политической модернизации России: дис. … д-ра полит. наук / Т.А. Яшкова. – М., 2007. – 349 с.

195. Барбенко, Я.А. Крестьянское расселение в Приморской области как часть русской колонизации Приамурья во второй половине XIX века: дис. … канд. ист. наук / Я.А. Барбенко. – Владивосток, 2010.

196. Баширина, Е.Н. Особенности модернизации политической системы российского общества: дис. …канд. полит. наук [Электронный ресурс] / Е.Н. Баширина. – Уфа, 2011. – 151 с. – URL: http://www.dissercat.com/content/

osobennosti-modernizatsii-politicheskoi-sistemy-rossiiskogo-obshchestva (дата обращения 5 февраля 2012 г.)

197. Волынчук, А.Б. Природно-ресурсный потенциал Среднего Приамурья (геоэкологический и историко-географический аспекты освоения): дис. … канд. географ. наук / А.Б. Волынчук. – Биробиджан, 2005. – 172 с.

198. Муртазин, М.М. Развитие моногородов в условиях модернизации: дис. …канд. полит. наук [Электронный ресурс] / М.М. Муртазин. – М., 2011. – 177 с. – URL: http://www.dissercat.com/content/razvitie-monogorodov-v-usloviyakh-modernizatsii (дата обращения 5 февраля 2012 г.)

Периодическая печать

199. Азаренко, А.А. Методы ликвидации Дальневосточной Республики в 1922 году / А.А. Азаренко // Вопросы истории. – 2006. – №8. – С. 94–104.

200. Алексеева, Т.А. Какие требования российская политическая практика предъявляет к политологу / Т.А. Алексеева // Полис. — 2001. – № 5. – С. 123–128.

201. Амурская нива. – 1986. – 6 сентября.

202. Артемьев, А.Р. Строительство городов и острогов Забайкалья и Приамурья во второй половине XVII–XVIII века и типы оборонительных сооружений / А.Р. Артемьев // Отечественная история. – 1998. – № 5. – С. 140–147.

203. Ачкасов, А.А. Россия как разрушающееся традиционное общество / А.А. Ачкасов // Полис. – 2001. – № 3. – С. 84.

204. Бакланов, П.Я. Контактные географические структуры и их функции в Северо-Восточной Азии / П.Я. Бакланов // Известия РАН. Серия географическая. 2000. – №1. – С. 31–39.

205. Бакланов, П.Я. Приморский край в системе межрегиональных и геополитических отношений / П.Я. Бакланов // Географические исследования на Дальнем Востоке / отв. ред. П.Я. Бакланов, Л.Д. Филатова. – Владивосток: Дальнаука, 1997. – С. 58-93.

206. Бледных, Т. К 80-летию освобождения Дальнего Востока от иностранных интервентов и белогвардейцев / Т. Бледных // Суворовский натиск. – 2002. – № 124. – С. 3.

207. Богатуров, А. Понятие мировой политики в теоретическом дискурсе / А. Богатуров // Международные процессы. – 2004. – Т. 2, №1(4). – С. 16–33.

208. Богатуров, А.Д. Современный международный порядок / А.Д. Богатуров // Современные международные отношения и мировая политика / под ред. А.В. Торкунова. – М., 2004. – С. 66–89.

209. Богатуров, А.Д. Российский Дальний Восток в новых геопространственных измерениях Восточной Евразии / А.Д. Богатуров // Мировая экономика и международные отношения. – 2004. – № 10. – С. 93.

210. Васильев, Л. Россия – АСЕАН. Укрепление сотрудничества / Л. Васильев // Азия и Африка сегодня. – 2004. – № 11. – С. 67–70.

211. Дальний Восток (география, экономика) // География. – 2000. – №26. – С. 7–10.

212. Двойная, Т. Черная дыра российской геополитики / Т. Двойная // Независимая газета. – 2008. – 11 февраля.

213. Деваева, Е.И. Российское Дальневосточье и АТР: внешнеторговый аспект / Е.И. Деваева, Т.Е. Котова // Проблемы Дальнего Востока. – 2007. – № 6. – С. 45–52.

214. Дьяконов, Ф. Социально-экономическое развитие Дальнего Востока / Ф. Дьяконов // Амурская нива. – 1986. – 6 сентября. – 4 с.

215. Зельднер, А. Развитие сельского хозяйства Дальнего Востока / А. Зельднер // Вопросы экономики. – 1983. – № 1. – С. 93–98 с.

216. Иконников, Н. Коллективные хозяйства на Дальнем Востоке / Н. Иконников // Экономическая жизнь Дальнего Востока. – 1925. – № 11. – 181 с.

217. Иноземцев, В.Л. Пределы «догоняющего» развития / В.Л. Иноземцев. – М.: Наука, 2000. – С. 66, 71–76.

218. Колосов, В. Хартленд на краю мира. Геополитическое положение России на пороге XXI века: реалии и перспективы / В. Колосов, Р. Туровский // Дружба народов. – 2001. – № 2. – С. 124–137.

219. Колосовский, Н.Н. Основные положения нового экономического районирования СССР / Н.Н. Колосовский // Вопросы географии. – 1968. – Сб. 76. – С. 5–18.

220. Конторович, А.Э. Перспективы поставок природного газа из России в страны АТР: ресурсные, технологические и геополитические факторы / А.Э. Конторович, А.Г. Коржубаев, Л.В. Эдер // Проблемы Дальнего Востока. – 2008. – №3. – С. 70–83.

221. Коржубаев, А.Г. О стратегии взаимодействия России со странами АТР в нефтегазовой сфере / А.Г. Коржубаев // Проблемы Дальнего Востока. – 2010. – № 2. – С. 64–77.

222. Крупянко, М.И. Япония в Восточной Азии: эволюция внешней политики после Холодной войны / М.И. Крупянко, Л.Г. Арешидзе // Восток. Афроазиатские общества: история и современность. – 2007. – № 1. – С. 86–100.

223. Ланцов, С.А. Российский исторический опыт в свете концепций политической модернизации / С.А. Ланцов // Полис. – 2001. – № 3. – С. 93–101.

224. Лаппо, Г.М. Концепция опорного каркаса территориальной структуры народного хозяйства: развитие, теоретическое и практическое значение / Г.М. Лаппо // Известия АН СССР. Серия География. – 1983. – №5. – С. 16-28.

225. Ларин, А.Г. Политика. К вопросу о китайской демографической экспансии / А.Г. Ларин // Проблемы Дальнего Востока. – 2002. – № 6. – С. 56–70.

226. Левинталь, А. Российский Дальний Восток. Развитие внешнеэкономический связей Дальнего Востока России: проблемы, перспективы / А. Левинталь // Проблемы Дальнего Востока. – 2004. – № 2. – С. 66–71.

227. Маккиндер, Х.Дж. Географическая ось истории / Х.Дж. Маккиндер // Полис. – 1995. – № 4. – С. 162–169.

228. Маккиндер, Х.Дж. Геополитический стержень истории / Х.Дж. Маккиндер // Элементы. – 1996. – № 7. – С. 26–31.

229. Могилевкин, И. Транспорт в прошлом и нынешнем веке / И. Могилевкин // Мировая экономика и международные отношения. – 2001. – № 9. – С. 40.

230. Мосяков, Д. Россия – АТР: хорошие отношения с достойными партнерами. Некоторые аспекты Российской политики в Азиатско-Тихоокеанском регионе / Д. Мосяков // Азия и Африка сегодня. – 2003. – № 10. – С. 12–14.

231. Недосеков, А. Восток останется дальним без транспортной системы / А. Недосеков, Ю. Говердовский // Парламентская газета. – 2008. – № 54. – 04 сентября.

232. Орнацкая, Т. Из истории борьбы с интервенцией на российском Дальнем Востоке в 1921–1922 гг. / Т. Орнацкая, Ю. Ципкин, В. Ширяев // Проблемы Дальнего Востока. – 2006. – № 5. – С 125–137.

233. Остапкович, Г.О. О социально-экономическом развитии СССР на рубеже 80–90-х годов / Г.О. Остапкович // Вопросы экономики. – 1998. – № 7. – С. 153–159.

234. Паин, Э.А. Исторический «бег по кругу» / Э.А. Паин // Общественные науки и современность. – 2008. – № 4. – С. 5–20.

235. Пантин, В.И. Ритмы международного развития как фактор политической модернизации России / В.И. Пантин, В.В. Лапкин // Полис. – 2005. – № 3. – С. 57.

236. Попенко, А. Деятельность Дальревкома по организации борьбы с контрабандой на советском Дальнем Востоке (1922–1925 гг.) / А. Попенко // Проблемы Дальнего Востока. – 2007. – № 6. – С. 112–120.

237. Пуляркин, В.А. Концепция «Центр-периферия» и развивающиеся страны / В.А. Пуляркин, Д.И. Галагамаге // Известия РАН. Сер. географическая. – 1994. – №4. – С. 36–42.

238. Пыжиков, А.В. Холодная война. 1945–1963 годы. Историческая ретроспектива / А.В. Пыжиков // Отечественная история. – 2006. – № 4. – С. 194–196.

239. Ржевский, А. Национальная безопасность. Дальний Восток: военные угрозы, старые и новые / А. Ржевский, В. Озеров // Парламентская газета. – 2005. – 25.05.

240. Рогачев, И.А Российско-Китайское межрегиональное и приграничное сотрудничество. Основные направления, тенденции развития, перспективы / И.А. Рогачев // Международная жизнь. – 2005. – №11. – С. 43-53.

241. Сафронов, В.П. СССР и Япония на пути к войне: дипломатическая история 1937–1945 гг. / В.П. Сафронов, Б.Н. Славинский // Новая и новейшая история. – 2002. – № 1. – С. 236–239.

242. Семенов-Тян-Шанский. Наши ближайшие задачи на Дальнем Востоке: доклад, прочитанный в Клубе общественных деятелей 22 марта 1908 г. Семенов-Тян-Шанский. – СПб., 1908. – С. 30–31.

243. Семенов-Тян-Шанский. Географические соображения о расселении человечества в Евразии: антропогеографическая заметка по поводу книги А.А. Шахматова «Очерк древнейшего периода истории русского языка» / Семенов-Тян-Шанский. – Пг., 1916. – С. 2, 178-181.

244. Серебрянников, В. Социально-политические аспекты Холодной войны 1946–1990-х гг. / В. Серебрянников // Диалог. – 2002. – № 1. – С. 52–62.

245. Стрижкова, Л. Структурные изменения промышленности в 1990–2001 г. / Л. Стрижкова // Вопросы экономики. – 2002. – № 7. – С. 13–25.

246. Суворова, А. Ф. Промышленность Дальнего Востока сегодня и завтра / А.Ф. Суворова // География в школе. – 1975. – № 3. – С. 15-21.

247. Суворовский натиск. – 2006. – № 6. – С. 4.

248. Титаренко, М. Актуальная проблема. Российские интересы в АТР и принципы формирования азиатской политики России в первой половине XXI века / М. Титаренко // Африка и Азия сегодня. – 2005. – № 4. – С. 2–8.

249. Трифонов, Е. Распад химеры / Е. Трифонов // Новое время. – 2001. – № 37. – С. 19–21.

250. Троекурова, И.С. Российский Дальний Восток. Модели интеграции Российского Дальнего Востока / И.С. Троекурова / Проблемы Дальнего Востока. – 2005. – № 2. – С. 63–79.

251. Троицкий, М.А. Холодная война 1945–1963 гг. Историческая ретроспектива / М.А. Троицкий // Новая и новейшая история. – 2004. – № 4. – С. 203–206.

252. Уянов, С.В. Транспортные маршруты в Азии: значение для России, Китая и Индии / С.В. Уянов // Проблемы Дальнего Востока. – 2007. – №2. – С. 30.

253. Федоровский, А. Возможности и проблемы регионального сотрудничества в Восточной Азии / А. Федоровский // Мировая экономика и международные отношения. – 2010. – № 1. – С. 82–91.

254. Феномен холодной войны в международных отношениях XX века: итоги и перспективы исследования // Новая и новейшая история. – 2006. – № 6. – С. 73–100.

255. Фролов, А. Приграничное сотрудничество советского Дальнего Востока с северо-восточными провинциями Китая в 1950-е годы / А. Фролов // Проблемы Дальнего Востока. – 2007. – № 3. – С. 113–124.

256. Холодковский, К.Г. К вопросу о политической системе современной России / К.Г. Холодковский // Полис. – 2009. – № 2. — С. 7–22.

257. Челлен, Р. О политической науке, ее соотношении с другими отраслями знаний и об изучении политического пространства / Р. Челлен // Полис. – 2005. – № 2. – С. 115–126.

258. Черевко, К. Как начиналась Холодная война в Восточной Азии / К. Черевко // Мировая экономика и международные отношения. – 2007. – № 7. – С. 126–128.

259. Чичканов, В.П. Проблемы и перспективы развития производительных сил Дальнего Востока / В.П. Чичканов // Коммунист. – 1985. – № 6. – С. 93–103.

260. Чуфрин, Г. По каким направлениям надо развивать международное экономическое сотрудничество в этом регионе / Г. Чуфрин // Азия и Африка сегодня. – 2003. – № 3 – С. 2–6.

261. Шиловский, М.В. Критика и библиография. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков / М.В. Шиловский // Отечественная история. – 2006. – № 2. – С. 159–160.

262. Шинковский, М.Ю. Панорама политической науки России: Дальний Восток. Трансграничное сотрудничество как рычаг развития российского Дальнего Востока / М.Ю. Шинковский // Полис. – 2004. – № 5. – С. 62–70.

263. Шустов, А.Н. Железный занавес и холодная война / А.Н. Шустов // Русская речь. – 2005. – №1. – С. 123-127.

264. Яксина Г. Политика. Россия – Индия – Китай: перспективы трехстороннего сотрудничества / Г. Яксина // Проблемы Дальнего Востока. – 2003. – № 1. – С. 28–38.

265. Янов, А.Л. Одиссея русской автократии / А.Л. Янов // Перспектива. – 1991. – № 3. – С. 78.

Электронные ресурсы

266. Гавров, С.Н. Модернизация во имя империи. Социокультурные аспекты модернизационных процессов в России [Электронный ресурс] / С.Н. Гавров. – М., 2004. – С. 38–72. – URL: http://yanko.lib.ru/books/cultur/gavrov-modernizac_vo_imya_imperii.pdf; URL: http://lit.lib.ru/g/gawrow_s_n/indexdate.shtml (дата обращения 13 января 2012 г.).

267. Глушко, А.А. Территориальная структура хозяйства стран АТР [Электронный ресурс] / А.А. Глушко, Л.И. Рябинина. – Владивосток, 2003. – URL: http://economuch.com/zarubejnyih-stran-hozyaystvo/territorialnaya-struktura-hozyaystva.html (дата обращения 20 января 2012 г.).

268. Гудков, Л.Д. Особенности модернизации в России и характер русской этнонациональной идентичности [Электронный ресурс] / Л.Д. Гудков. – 2012. URL: http://www.demoscope.ru/weekly/knigi/konfer/konfer_025.html (дата обращения 15 февраля 2012 г.).

269. Индустриализация [Электронный ресурс]. – 2011. – URL: http://aleho.narod.ru/book2/ch08.htm (дата обращения 27июня 2011 г.).

270. Клямкин, И. Проблемы модернизации в России [Электронный ресурс] / И. Клямкин. – 2011. URL: http://www.invur.ru/index.php?page=news&id=28931 (дата обращения 20 декабря 2011 г.).

271. Колганов, А. Три модернизации в России и наше время [Электронный ресурс] / А. Колганов. – 2012. – URL: http://www.zlev.ru/69_64.htm (дата обращения 8 января 2012 г.).

272. Кризис и крах советского традиционно-индустриального общества. Россия на путях суверенного развития: модернизация или антимодернизация [Электронный ресурс]. – 2012. – URL: http://www.market-pages.ru/modern/10.html (дата обращения 15 февраля 2012 г.).

273. Лаппо, Г.М. Территориальная структура России в начале XXI века [электронный ресурс] / Г.М. Лаппо. – 2009. URL: geo.1september/ru/2002/33/4.htm. (дата обращения 13 августа 2009 г.).

274. Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.) [электронный ресурс]. – 2008. – URL: http://www.businesspravo.ru/Docum/DocumShow_DocumID_12067.html (дата обращения 16 мая 2008 г.).

275. Новая экономическая политика [Электронный ресурс]. – 2011. URL: http://aleho.narod.ru/book2/ch05.htm (дата обращения 24 июня 2011 г.).

276. Пантин, В.И. Волны политической модернизации в истории России [Электронный ресурс] / В.И. Патин, В.В. Лапкин. – 2011. URL: http://ss.xsp.ru/st/003/ (дата обращения 14 декабря 2011 г.).

277. Политика военного коммунизма [Электронный ресурс]. – 2011. URL: http://aleho.narod.ru/book2/ch04.htm (дата обращения 24 июня 2011 г.).

278. Правительственная программа от 23 декабря 2004 года [Электронный ресурс]. – 2009. URL: http://www.ebiblioteka.ru/browse/doc/7214367 (дата обращения 05 февраля 2009 г.).

279. Правительственное постановление от 19 марта 2002 № 169 «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на 1996–2005 и до 2010 года» [Электронный ресурс]. – 2008. URL: http://law.rufox.ru/view/2/54.htm (дата обращения 16 мая 2008 г.).

280. Пятилетние планы развития народного хозяйства [Электронный ресурс] // Большой энциклопедический словарь. – 2009. – URL: http://slovari//ru. (дата обращения 18 апреля 2009 г.).

281. Пятилетние планы развития народного хозяйства [Электронный ресурс]. – 2009. URL: http://dic.academic.ru/dic.nsf/bse/125436/ (дата обращения 18 апреля 2009 г.).

282. Пятилетние планы развития народного хозяйства [Электронный ресурс]. – 2009. URL: http://bse.sci-lib.com\article094612.html (дата обращения 18 апреля 2009 г.).

283. Распоряжение Правительства РФ 1661-р. Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока до 2015

года» [Электронный ресурс]. – 2008. URL: http://docs.cntd.ru/document/902073548 (дата обращения 16 мая 2008 г.).

284. Распоряжение правительства РФ № 1012 [Электронный ресурс]. – 2009. URL: http://www.ebiblioteka.ru/browse/doc/21174650 (дата обращения 14 августа 2009 г.).

285. Распоряжение правительства РФ № 1661 [Электронный ресурс]. –2008. URL: http://www.ebiblioteka.ru/browse/doc/13013219 (дата обращения 16 мая 2008 г.).

286. Распоряжение правительства РФ № 571 [Электронный ресурс]. – 2008. URL: http://www.ebiblioteka.ru/browse/doc/12600113 (дата обращения 16 мая 2008 г.).

287. Распоряжение правительства РФ № 663 [Электронный ресурс]. – 2009. URL: http://www.ebiblioteka.ru/browse/doc/20477276 (дата обращения 14 августа 2009 г.)

288. Ратиев, В.В. Институционализация и особенности функционирования информационных процессов в российском обществе: автореферат [Электронный ресурс] / В.В. Ратиев. – 2012. URL: http://dibase.ru/article/26072010_ratievvv/2 (дата обращения 8 января 2012 г.).

289. Сергеев, О.И. Казачье самоуправление на Дальнем Востоке [Электронный ресурс] / О.И. Сергеев. – 2011. URL: http://www.samoupravlenie.ru/46-02.php (дата обращения 12 июня 2011 г.).

290. Смелзер, Н. Социология [Электронный ресурс] / Н. Смелзер. – М.: Феникс, 1998. – 688 с. URL: http://scepsis.ru/library/id_590.html (дата обращения 5 сентября 2011 г.).

291. Советские органы власти на Дальнем Востоке с 1919–1939 гг. [Электронный ресурс]. – 2011. URL: http://vk.com/topic-18761627_24871179 (дата обращения 27 августа 2011 г.).

292. Социально-экономическая политика эпохи «застоя» [Электронный ресурс]. – 2011. URL: http://aleho.narod.ru/book2/ch25.htm (дата обращения 24 июня 2011 г.).

293. Тюнен, Й. Теория размещения [Электронный ресурс] / Й. Тюнен. – 2011. URL: http://www.grandars.ru/shkola/geografiya/teoriya-tyunena.html (дата обращения 24 апреля 2011 г.).

294. Фаибусович, Э.Л. Борьба районного и отраслево-статистического направлений в отечественной экономической географии // [электронный ресурс] / Э.Л. Фаибусович. – 2010. – URL: http://www.unilib.neva.ru/rus/lib.old/g_names/dsymp_3.html (дата обращения 14 марта 2010 г.).

295. Федеральная программа по развитию Дальнего Востока до 2013 года [Электронный ресурс]. – 2008. URL: http://www.roszeldor.ru/feder_programms/feder_ programms_zabaykal (дата обращения 14 марта 2010 года).

296. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)» [Электронный ресурс]. – 2008. URL: http://www.businesspravo.ru/docum/documshow_documid_12067.html (дата обращения 26 июня 2008 г.).

297. Фролов, И.Т. Творческий путь И.Т. Фролова как разработка комплексного подхода и как пример его действенности. [Электронный ресурс] / И.Т. Фролов. – 2011. – URL: http://www.frolov-it.ru/method.html (дата обращения 25 апреля 2011 г.).

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Территория юга Дальнего Востока России

Условные обозначения:

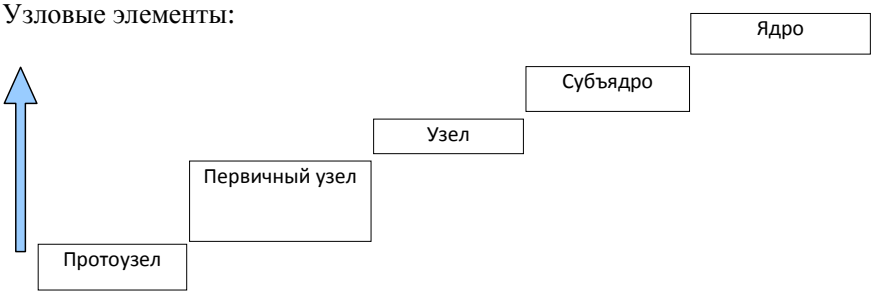
- границы территории юга Дальнего Востока

- границы государств

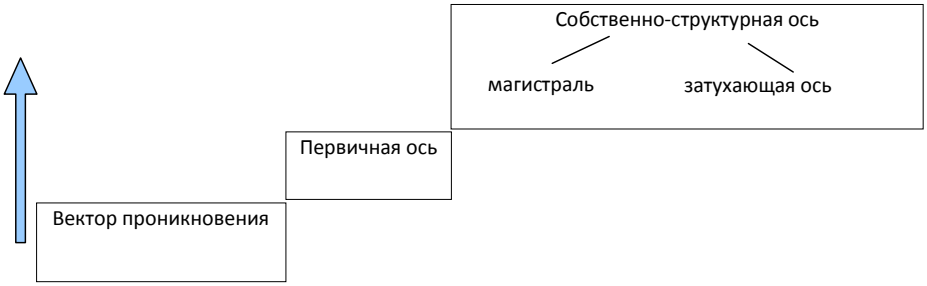
Приложение 2

Влияние политической практики российского государства на эволюцию элементов территориальных структур

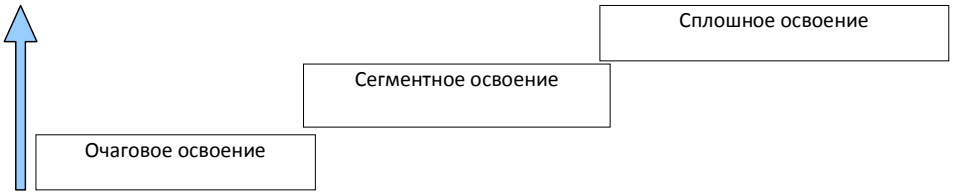
Узловые элементы:



Линейные элементы:

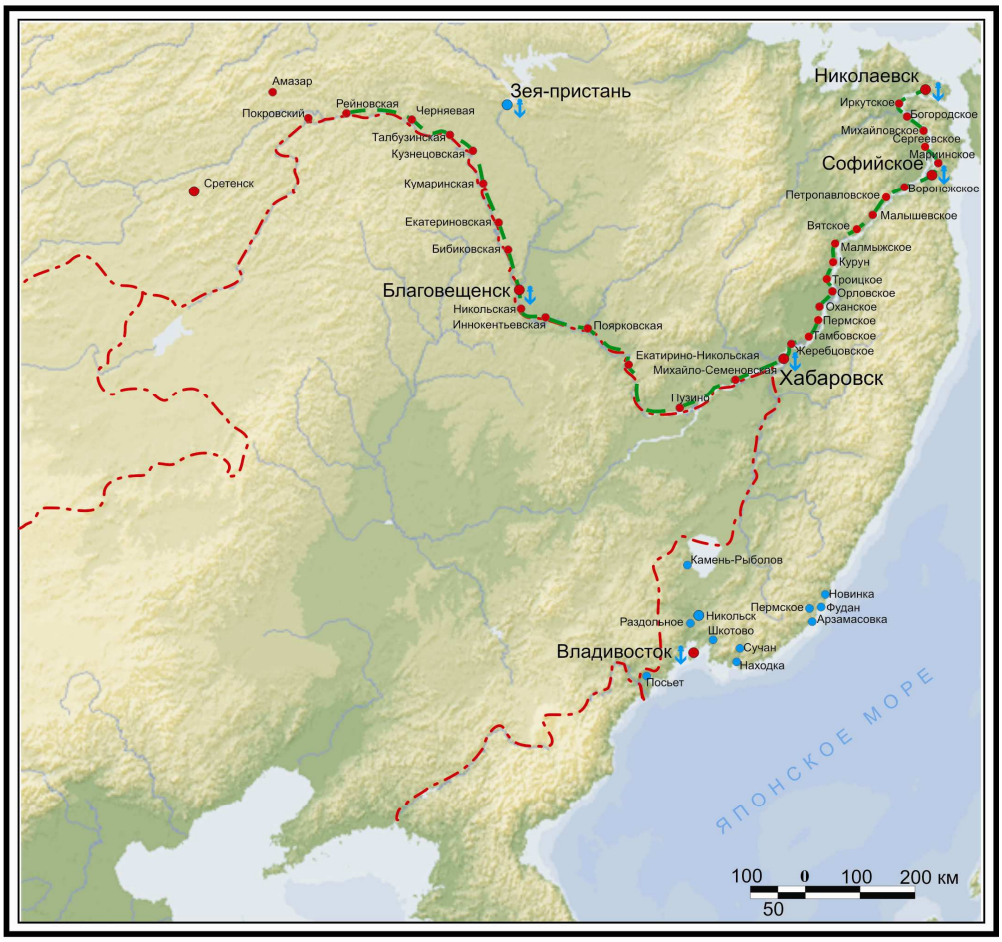


Ареальные элементы:



Приложение 3

Политическая практика формирования узловых элементов территориальной структуры на территории юга Дальнего Востока России приграничного характера в период с 1855 по 1890 гг.[1]



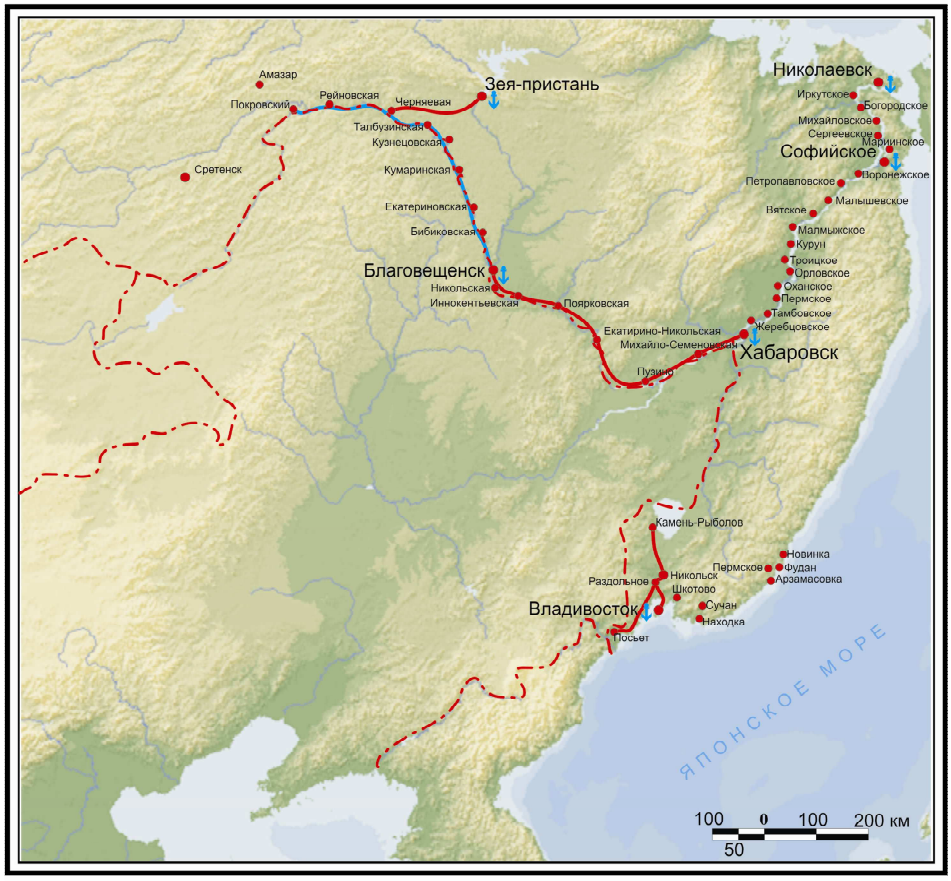
Условные обозначения:

- 1-ая линия обороны
- границы государств
- города-порты
- узловые элементы первой линии обороны
- узловые элементы второй линии обороны

[1] Картосхема составлена на основе материалов А. Кириллова (Географический статистический словарь Амурской и Приморской областей / под ред. А. Кириллова. – Благовещенск: О.Д. Мокиц, 1894. – С. 335)

Приложение 4

Линейные элементы территориальной структуры юга Дальнего Востока России во второй половине XIX века[1]



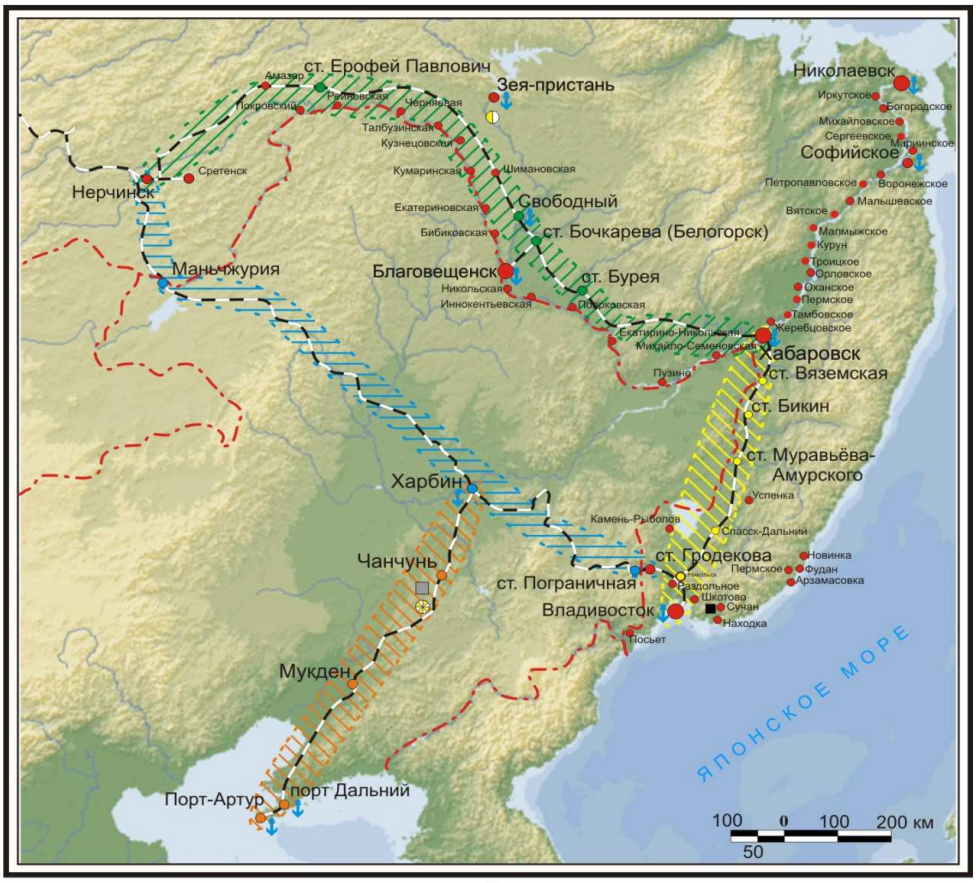
Условные обозначения:

- собственно-структурная ось линейного элемента территориальной структуры (почтовый тракт)
- собственно-структурная ось линейного элемента территориальной структуры (зимний вьючный тракт)
- границы государств
- города-порты
- узловые элементы первой линии обороны (протоузлы)
- узловые элементы второй линии обороны (протоузлы)

[1] Картосхема составлена автором на основе материалов А.Б. Волынчука (Волынчук А.Б. Роль КВЖД в формировании территории Российского государства на его Дальневосточных рубежах // Н.М. Пржевальский и современное страноведение: материалы научно-практической конференции. – Смоленск: Изд-во СГУ, 1999. – С. 34–36).

Приложение 5

Политическая практика формирования линейных элементов территориальной структуры в период с 1893 по 1917 гг.[1]



Условные обозначения:

- железные дороги
- границы государств
- города-порты
- протоузлы
- узлы
- узловые элементы, возникшие при строительстве Уссурийской ж/д (1891-1897 гг.)
- узловые элементы, возникшие при строительстве Амурской ж/д (1904-1917 гг.)
- каменный уголь
- бурый уголь
- полиметаллические руды
- золото
- Уссурийская железная дорога
- Южно - Маньчжурская железная дорога
- Китайско - Восточная железная дорога
- Амурская железная дорога

[1] Картосхема составлена автором на основе материалов В.М. Кабузана (Кабузан В.М. Как заселялся Дальний Восток (вторая половина XVII – начало XX века). – Хабаровск: Хабаровское книжное изд-во,1976. – С. 176).

Приложение 6

Политическая практика развития территориальной структуры на территории юга Дальнего Востока России в Советский период[1]

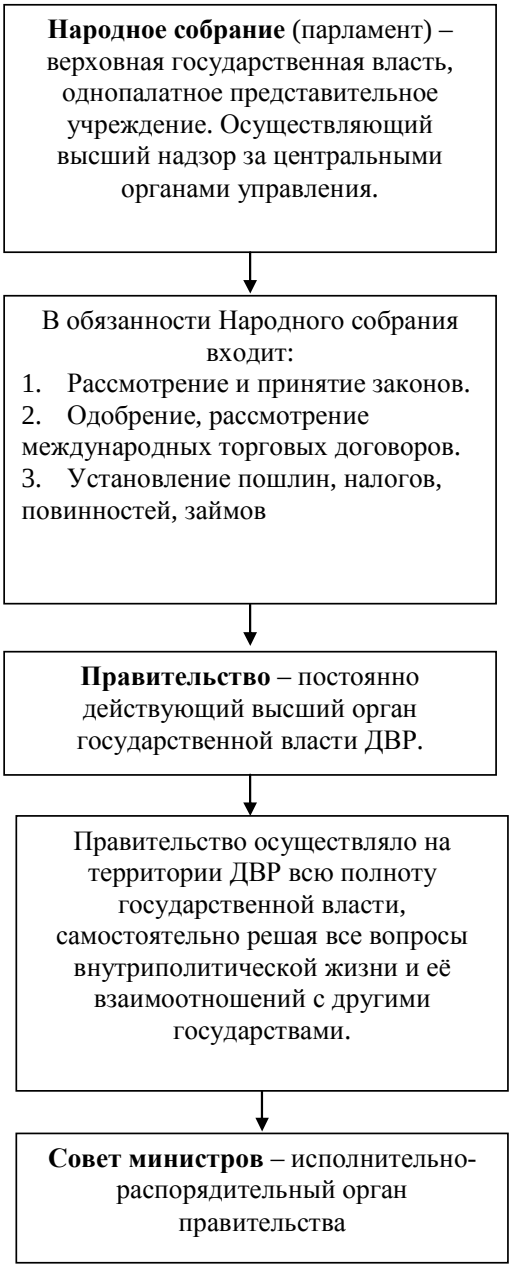
Условные обозначения:

- железные дороги
- границы государств
- города-порты
- протоузлы
- узлы
- субъядра
- каменный уголь
- бурый уголь
- полиметаллические руды
- золото

[1] Картасхема составлена автором на основе материалов Ф.В. Дьяконова, В.В. Покшишевского, А.С. Хоментовского (Дьяконов Ф.В., Покшишевский В.В., Хоментовский А.С. Дальний Восток. Экономико-географическая характеристика. – М.: Мысль, 1966. – 493 с.)

Приложение 7

Политическая система государственных органов власти (1918– 922 гг.)[1]



[1] Политическая система государственных органов власти составлена автором из материалов Ю.Н. Гавло (Гавло Ю.Н. Государственный строй Дальневосточной республики. – Томск: Изд-во Томск. ун-та, 1978. – С. 147–154)

Приложение 8

Список пятилетних планов СССР (1928–1990 гг.)

Наименование пятилетних планов	Даты проведения	Задачи пятилетних планов	Утвержден
1	2	3	4
I пятилетний план – Директивы по составлению пятилетнего плана развития народного хозяйства.	1928–1932 гг.	Построение фундамента экономики, развитие народного хозяйства и укрепление обороноспособности страны.	XV съезд ВКП (б) в 1927 году; Принят V Всесоюзным Советом в 1929 году.
II пятилетний план – Резолюция о втором пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР.	1933–1937 гг.	Создание технической базы во всех отраслях.	XVII съезд ВКП (б) в 1934 году.
III пятилетний план – Резолюция XVIII съезда ВКП (б) по докладу Молотова. Не реализован в силу начала Великой Отечественной войны.	1938–1942 гг.		XVIII съезда ВКП(б) в 1939 год.
IV пятилетний план – Закон о развитии и восстановлении народного хозяйства СССР.	1946–1950 гг.	Предусматривал восстановление разрушенных во время ВОВ районов страны, достижение довоенного уровня развития отраслей промышленного и хозяйственного производства и его постепенное превышение.	Первой сессией Верховного Совета СССР 18 марта 1946 года.
V пятилетний план – Директива по пятилетнему плану развития народного хозяйства.	1951–1955 гг.	Дальнейшее развитие промышленных и сельскохозяйственных отраслей, отдавая преимущество тяжелой промышленности.	XIX съезд КПСС 1952 год.
VI пятилетний план – Директивы по составлению пятилетнего плана развития народного хозяйства.	1956–1960 гг.	Развитие преимущественно тяжелой промышленности и сельского хозяйства.	XX съезд КПСС 1956 год.
VII пятилетний план – Директивы по составлению семилетнего плана развития народного хозяйства.	1960–1965 гг.	Развитие преимущественно тяжелой промышленности и сельского хозяйства.	XXI съезд КПСС 1959 год.

1	2	3	4
VIII пятилетний план – Директивы по составлению пятилетнего плана развития народного хозяйства.	1966–1970 гг.	Дальнейшее развитие экономики.	XXIII съезд КПСС 1966 год.
IX пятилетний план – Директивы по составлению пятилетнего плана развития народного хозяйства.	1971–1975 гг.	Всеобщее развитие экономики и культурного уровня населения страны.	XXIV съезд КПСС 1971 год.
X пятилетний план – Основные направления народного хозяйства развития СССР на 1976–1980 гг.	1976–1980 гг.	Дальнейшее развитие экономики.	XXV съезд КПСС 1976 год.
XI пятилетний план – Основные направления экономического и социального развития СССР на 1981–1985 гг. и на период до 1990 года.	1981–1985 гг.	Всеобщее развитие экономики и культурного уровня населения страны.	XXVI съезд КПСС 1981 год.
XII пятилетний план – Основные направления экономического и социального развития СССР на 1986–1990 гг. и на перспективу до 2000 года.	1986–1990 гг.	Всеобщее развитие экономики и культурного уровня населения страны.	XXVII съезд КПСС 1986 год.
XIII пятилетний план не был реализован в связи с распадом СССР.	1991–1995 гг.		

Список составлен автором из материалов большого энциклопедического словаря (Пятилетние планы развития народного хозяйства // Большой энциклопедический словарь [электронный ресурс] 2009, URL: http://slovari//ru. (дата обращения 18 апреля 2009 г.)

Научное издание

Кошевая Елена Сергеевна

ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ СТРУКТУРА ЮГА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ (середина XIX – начало XXI вв.)

ОПЫТ КРИТИЧЕСКОГО АНАЛИЗА

Монография

Редактор Л.И. Александрова
Компьютерная верстка М.А. Портновой

Подписано в печать 10.07.2018. Формат 70×100/16.
Бумага писчая. Печать офсетная. Усл.-печ. л. 11,37.
Тираж 600 экз. Заказ

Издательство Владивостокского государственного университета
экономики и сервиса
690014, Владивосток, ул. Гоголя, 41
Отпечатано во множительном участке ВГУЭС
690014, Владивосток, ул. Гоголя, 41