

УДК 94(571.6)

**ПРОБЛЕМА ЗАХИСТУ ЕКОНОМІЧНИХ ІНТЕРЕСІВ ДЕРЖАВИ
В ПРИКОРДОННИХ РЕГІОНАХ
НА ПРИКЛАДІ РОСІЙСЬКОГО ДАЛЕКОГО СХОДУ**

В. В. Літвінов**(Академія митної служби України, м. Дніпропетровськ)**

У дослідженні розкриваються сутність та особливості освоєння російського Далеккого Сходу. Доведено, що масове залучення, зокрема українських селян, до освоєння регіону разом зі зваженою політикою центрального та місцевого керівництва дали бажаний результат з перетворення Далекосхідного регіону в потужний аграрно-індустріальний регіон у першій третині ХХ ст.

В исследовании раскрываются сущность и особенности освоения русского Дальнего Востока. Доказано, что массовое привлечение, в частности украинских крестьян, к освоению региона вместе с преимущественно взвешенной политикой центрального и местного руководства принесли желаемый результат по превращению Дальневосточного региона в мощный аграрно-индустриальный регион ещё в первой трети ХХ ст.

The essence and peculiarities of developing the Far East lands are discovered in this research work. The moving forces and trends of migrating from Ukrainian provinces to the Far East have been researched. It has been proved that the massive bringing of Ukrainian peasants in opening up that region and considered policy of central and local authorities met the expectations as to changing modern Far East region to the powerful industrial and agricultural region as for back as at the beginning of 20 century.

Ключові слова. Колонізація, міграційні процеси, переселенський рух, освоєння регіону, Далекий Схід.

Вступ. Минуле століття неодноразово демонструвало, як швидко розпадаються великі держави, історія котрих нараховувала не одне століття¹. Одинадцять років нового століття незаперечно свідчать, що цей процес триває. Постійний його наслідок – відокремлення прикордонних регіонів у самостійні держави. Як показує історичний досвід, причини подібних процесів ґрунтуються на багатьох чинниках, починаючи від помилок у політиці центральних органів влади і закінчуючи бажанням місцевих маргіналів побудувати свою незалежну від “окупаційної центральної влади” державу. Ураховуючи вітчизняні реалії, автор статті як приклад розглядає історію російського Далеккого Сходу.

Постановка завдання. Мета статті – дослідження процесів економічного розвитку прикордонних районів російського Далеккого Сходу та впливу рішень центрального уряду на життя регіону.

Результати дослідження. Сила Російської держави завжди трималася на людях та регіонах, в яких вони мешкали. Тому однією з центральних проблем внутрішнього життя Росії було заселення і господарче освоєння віддалених регіонів країни. Але політика як центральних, так і місцевих органів влади приводить не тільки до розвитку, але й до занепаду територій. У подібній ситуації неодноразово опинялися справжні перлини Росії – Приамур’я та Примор’я, початок освоєння яких розпочався наприкінці ХVІІ ст. Уже в ХVІІ ст. р. Амур та приамурські землі дозволяли сибірській адміністрації виконувати три головні завдання уряду:

- організувати вирощування злакових культур безпосередньо в Сибіру;
- освоїти нові угіддя хутрових тварин (“м’якого золота” – надійної валюти того часу);
- знайти родовища корисних копалин, переважно благородних металів.

© В. В. Літвінов, 2012

¹ Російська імперія, Австро-Угорська імперія, Османська імперія, Британська імперія, Союз Радянських Соціалістичних Республік, Югославія – це тільки найгучніші назви в Євразії.

Загони землепрохідників виконали ці завдання. Практичним результатом їх діяльності стала санкція Москви на приєднання Приамур'я та Примор'я. У 1682 р. Приамур'я виокремлено в Албазінське воєводство. Лівий берег Амура став такою ж областю Московського царства, як і Якутія, але обжитішою, ніж Забайкалля. Це викликало незадоволення правлячої в сусідньому Китаї маньчжурської династії Цин. Бажаючи уникнути війни, що нав'язувалася маньчжурами, російський уряд пішов у 1689 р. на підписання Нерчинської угоди, котра відклала встановлення державного кордону до сприятливіших умов. Status quo зберігався до 40-х рр. XIX ст., тому що активна російська політика в Європі та на Кавказі не залишала часу, коштів, а головне, бажання урядовцям для планомірного освоєння Далекосхідного краю. Усе трималося на ентузіастах. Лише за часів імператора Олександра II низкою угод з Китаєм² встановлено кордон між державами. Тим самим завершено 171-річну епопею дипломатично-дослідної роботи, яка повернула Російській державі територію Приамур'я та Примор'я без людських втрат, виключно мирним шляхом.

Пекінська угода сприяла в подальшому ефективному розвитку Далекого Сходу. Російська імперія отримала вихід до незамерзаючого Японського моря, де у 1860 р. засновано порт Владивосток, а в 1862 р. – порт, що став головною базою Росії на Тихому океані та відтіснив на другий план замерзаючий узимку Ніколаєвськ-на-Амурі.

Але в другій половині XIX ст. проголосити землі, які розміщувались у зоні перетину інтересів низки провідних європейських держав, своїми було недостатньо. Щоб утримати їх, було необхідно **заселити** регіон, сприяти його **економічному розвитку і військовому захисту**. Ці три напрямки мусили стати й залишатися трьома китами добробуту регіону.

Продовження економічного розвитку регіону пов'язано зі службою ентузіастів на чолі з генерал-губернатором Східного Сибіру графом М. М. Муравйовим-Амурським, які діяли самостійно, використовуючи місцеві ресурси. Результати їх діяльності в подальшому закріплено постановами уряду. Так, з 1854 р. розпочалося переселення на Амур забайкальських козаків та колишніх каторжан, які стали основою Амурського козацького війська³. Одночасно з укріпленням оборони краю генерал-губернатор Східного Сибіру граф М. М. Муравйов-Амурський адміністративними засобами почав заселяти береги Амура. Згідно з планом генерал-губернатора на відстані 3500 верст на берегах рік Амур та Уссурі слід було побудувати низку станиць, що мусили зв'язати береги Тихого океану із Сибіром. Було чимало противників цього плану: військовий міністр не мав зайвих солдат, міністр фінансів – вільних коштів; міністр іноземних справ, як завжди, боявся дипломатичних ускладнень. І граф М. М. Муравйов знову діяв на власний розсуд, розраховуючи лише на незначні кошти Східного Сибіру. Як згадував один із урядовців генерал-губернатора П. О. Кропоткін⁴, діяти треба було швидко, щоб поставити противників заселення Приамур'я як у Росії, так і за її межами перед фактом. Генерал-губернатор діяв рішуче. Не маючи вільного населення в Східному Сибіру, граф повернув громадянські права засланням та каторжанам, які відбували термін покарання, перевівши їх у Забайкальське козацьке військо⁵. З часом вони частково розселилися по Амуру та Уссурі. Крім того, губернатор звільнив 1000 каторжан (переважно вбивць і розбійників), а в подальшому і каторжанок, яких вирішив влаштувати як вільних переселенців у нижній течії Амура. Губернатор благословив ці пари та оголосив їх подружжями. П. О. Кропоткін згадував, що бачив такі родини через 6 років. Селища були бідні, поля довелося відвойовувати в тайги, але в цілому задум губернатора

² Починаючи з Айгунської (16.05.1858) та закінчуючи Пекінською (02.11.1860) угодами.

³ Височайше затверджено у 1860 р., а 1889 р. на основі пішого батальйону Амурського козацтва було створено Уссурійське козацьке військо, яке пізніше поповнили козаками з Донського та Кубанського козацьких військ.

⁴ У подальшому теоретик анархізму.

⁵ *Кропоткін П. А.* Сплав // Амур – река подвигов. – Хабаровск: Хабаровское книжное изд-во, 1970. – С. 354–366.

здійснився, а родини каторжан були не менш щасливі, ніж шлюби взагалі. Амурський єпископ Інокентій визнав ці родини та їх дітей законними⁶. Крім того, 2000 солдатів зі штрафних батальйонів стали колоністами за наказом генерал-губернатора, але 10 чи 20 років у миколаївській казармі не могли підготувати людину до землеробської праці. Тому цей крок не можна вважати до кінця вдалим⁷.

Характерна особливість життя перших колоністів на берегах Амура – це скупченість мешканців за великої віддаленості населених пунктів один від одного. Попри те, що двадцять родин отримували для ведення господарства землі, площа яких дорівнювала Санкт-Петербургу, в будинку мешкало 3–5 родин. А відстань між населеними пунктами становили 50–1137 верст⁸.

Робити ставку на природний приріст населення для заселення регіону було замало. Тому держава звернула увагу на організацію переселенського руху. Переселенський рух на Далекий Схід у XIX–XX ст. можна поділити на три етапи. Динаміка прибуття переселенців на Далекий Схід обумовлювалась політикою уряду (щодо переселенців) та пропускною спроможністю кожного зі шляхів прибуття мігрантів.

Перший етап: 1858–1882 рр. – час, коли переселенці користувалися послугами Московсько-Сибірського тракту – сумнозвісної “Владимирки”.

Другий етап: 1883–1902 рр. – прибуття переселенців морем з російських чорноморських портів через Суецький канал.

Третій етап: 1903–1914 рр. – за допомогою Транссибірської магістралі, Китайсько-Східної та Амурської залізниці.

Таблиця 1

Кількість прибулих на Далекий Схід у 1850–1916 рр.

Рік	Кількість тих, хто прибув до Амурської області	Кількість тих, хто прибув до Приморської області	Усього прибуло
1850–1882	37 207	32 009	69 216
1883–1905	64 835	96 649	162 481
1906–1916	91 923	167 547	259 470

Щоб оцінити пропускну спроможність “Владимирки”, необхідно навести деякі цифри. Щорічно трактом між Томськом та Іркутськом проходило 80 000 возів, які супроводжувало 16 000 ямщиків. Швидкість руху трактом була різною. У 1857 р. встановлено рекорд серед фельд’єгерів. Кур’єр генерал-губернатора М. М. Муравйова доставив депешу з Іркутська у столицю менше ніж за два тижні, долаючи за добу більше 470 км. Обози з вантажем улітку проходили 40–50 км за добу, а взимку – до 60 км. Заслані витрачали близько місяця на відстань, яку фельд’єгер-рекордсмен долав за 24 години.

Тому не слід дивуватися, що більшість переселенців не доїхала до Приамур’я, на дорогу до якого треба витратити від 18 до 30 місяців. Більшість охочих переїхати на Далекий Схід з Європейської Росії, котрі отримали дозвіл на переселення в Амурську область у 1866–1871 рр., не дійшли до місця призначення й осіли в Західному Сибіру та Семиріччі, що підтверджується статистичними даними⁹.

⁶ Там же. – С. 355.

⁷ Там же.

⁸ Венюков М. И. Первые годы // Амур – река подвигов. – С. 323–324.

⁹ Кабузан В. М. Дальневосточный край в XVII – начале XX вв. (1640–1917). Историко-демографический очерк. – М. : Наука, 1985. – С. 70.

Переселенці в Амурську область у 1866–1871 рр.

Рік	Кількість тих, хто отримав дозвіл на переселення в Амурську область	Кількість тих, хто дійшов до Амурської області	Співвідношення тих, хто отримав дозвіл, з тими, хто переселився, %
1866–1871	8893	2720	30,59

Таким чином, з тих небагатьох селян, які вирішили переселитися, до місця призначення прибуло лише 30,59 %.

До 1861 р. переселення здійснювалося за казенні кошти. Але в цей час на Схід стали вирушати селяни за свої кошти, як правило, середняки.

На другому етапі для прискорення заселення та освоєння далекосхідних земель створено державну програму. Згідно з “Правилами для поселення в Амурській і Приморській губерніях” від 27 квітня 1861 р. переселенці отримували земельні ділянки по 100 десятин на родину, право вільно обирати ділянку, земля звільнялась на 20 років від податку, поселенці – від подушної податі назавжди і від військової служби на 10 років¹⁰.

Однак, незважаючи на пільги, приплив слов'янського населення з Європейської Росії був набагато меншим, ніж вихідців із сусідніх держав – Китаю та Кореї. Це особливо помітно в районах між Благовещенськом, Хабаровськом та в Нікольськ-Уссурійському краї¹¹ відповідно. Тільки в останньому регіоні, де відзначалася висока смертність, мешкало 8768 корейців. Характерною особливістю корейської колонізації став прихід назавжди з родинами¹², основне заняття російських корейців – землеробство з освоєнням цілих земель. Як і слов'янське населення регіону, корейські переселенці знаходили тут свою нову Батьківщину. Якщо китайці – це переважно сезонні робітники, то корейці приймали російське підданство, вивчали російську мову, хрестили та віддавали своїх дітей до російських шкіл. Таким чином азійське населення стало стрімко домінувати.

Уряд Олександра III (1881–1882) змінив своє ставлення до переселенської політики на Далекий Схід у кращий для регіону бік. Для заохочення переселенців уряд 26 січня 1882 р. видав нове положення, згідно з яким усі вищезазначені пільги надавалися тільки російським підданам. 1 червня 1882 р. надруковано спеціальні правила переселення казенним коштом до Південно-Уссурійського краю, згідно з якими з Європейської Росії на Далекий Схід повинно щорічно вирушати 250 селянських родин¹³. Щоб здійснити цей проект, МВС зупинило свій вибір на населенні Чернігівської, Полтавської та Харківської губерній, оскільки саме тут у цей час посилюлися процеси малоземелля та перенаселення. У цьому регіоні тоді не було розвинутої промисловості, яка б дозволила безземельному селянству знайти надійні джерела до існування. Крім того, Лівобережна Україна розташовувалась неподалік від чорноморських портів, обраних відправним пунктом для майбутнього переселення¹⁴.

З наведених цифр видно, що найбільша кількість переселенців прибула до Далекосхідного регіону в 1900 р. Справа в тому, що наприкінці XIX ст. розпочалося будівництво Транссибірської магістралі (1891 р.). У 1898 р. відкрито рух поїздів Уссурійською залізницею від Владивостока до Хабаровська, що полегшило заселення Приханкайської та Суйфунської низини. Після московських переговорів 22 травня (3 червня) 1896 р. між

¹⁰ Там же. – С. 60; *Бойко-Павлов Д. И., Сиборчук Е. П.* Так было на Дальнем Востоке. – М., 1964. – С. 6.

¹¹ Сучасний Приморський край.

¹² Значну частину корейців депортовано до Казахстану в 30-ті рр. під час профілактичних засобів очищення регіону від японської агентури (операція “полювання на лебедів”).

¹³ *Кабузан В. М.* Дальневосточный край в XVII – начале XX вв. – С. 96.

¹⁴ Подорож з Одеси до Владивостока через Суецький канал та Індійський океан займала всього 50 діб.

Російською та Китайською імперіями підписано угоду про спільне будівництво залізниці, що зв'язала б Читу і Владивосток через китайську територію, так званої КВЖД. Залізничне сполучення полегшило й прискорило пересування мігрантів, бо від Москви до ст. Маньчжурія можна було доїхати за тиждень. Припливу населення не завадило навіть скорочення пільг. З 1900 р. уряд зменшив для нових переселенців розмір земельної ділянки до загальносибірської норми – 15 десятин придатної землі, включаючи 3 десятини лісу на душу, зі скасуванням права вільно обирати ділянку. Іншими словами, уряд власними руками створив на Далекому Сході ті суперечності між старими та новими переселенцями, які призвели до численних трагедій у роки громадянської війни.

Столипінська реформа здійснила перелом у процесі освоєння регіону. Зацікавленість до Далекого Сходу після російсько-японської війни знову спадає. На цьому фоні законопроект прем'єр-міністра про будівництво Амурської залізниці, яка мала з'єднати Забайкальську та Уссурійську залізниці, знову викликав дискусію. Доводи противників будівництва дороги можна сформулювати так.

1. Витрата більше 238 млн крб. на залізницю в той час для держави непідйомна і безглузда. Замість культурної роботи уряд береться за випадкову справу, йде проти народних інтересів, тому що кладе на народні плечі новий тягар податків.

2. Активна політика Росії на Далекому Сході може бути нищівною для Росії.

3. Залізниця вздовж державного кордону може стати легким призом для супротивника, тому в регіоні слід будувати фортеці.

4. Якщо все ж будувати залізницю, то слід змінити її напрямок, обравши початковим пунктом не Нерчинськ, а Куєнгу.

5. Цей регіон не має ніякого економічного значення, бо розміщений у межах вічної мерзлоти, де середньорічна температура нижча нуля.

6. На погляд більшості думських партій, уряд не мав певного політичного плану та безглуздо повторював колишню далекосхідну політику¹⁵.

Усі ці доводи ґрунтувалися на повній необізнаності щодо умов життя в регіоні. Але чи дійсно справа з будівництвом Амурської залізниці була такою катастрофічною?

Перш за все, ідея будівництва Амурської залізниці обговорювалася ще в 1894–1895 рр., коли Транссибірська магістраль наблизилася до Забайкалля. У своїх спогадах С. Ю. Вітте розповідає про дискусію, яка відбулася в уряді та відповідних комітетах, щодо подальшого напрямку залізниці. Існувало два варіанти: або йти російською територією, роблячи величезне коло вздовж Амура, або скористатися китайською територією, тобто Північною Маньчжурією¹⁶. Для найшвидшого будівництва залізниці уряд С. Ю. Вітте прийняв рішення провести її найкоротшим шляхом від Чити на Владивосток. Так після російсько-китайських переговорів розпочалося будівництво КВЖД.

Таким чином, у 1908 р. кабінет міністрів П. А. Столипіна повернувся до одного з варіантів вирішення далекосхідного питання, яке розглядалося ще кабінетом С. Ю. Вітте. У своєму виступі в Державній думі 31 березня 1908 р. П. А. Столипін сформулював мету, яку мав уряд у цьому питанні: ми повинні бути сильними на нашому Далекому Сході не для боротьби, а для прикриття нашої національної роботи, яка є нашою історичною місією¹⁷.

З доповідей П. А. Столипіна можна виділити аргументи “за” залізницю. Будівництво залізниці звільнить скарбницю від утримання потужної армії на Далекому Сході. Фортеці будувати дорого, вони відрізані одна від іншої й можуть стати пасткою для армії, а пізніше опорою для ворожих військ. Залізниця дозволяє передислокувати війська з одного регіону країни в інший, що в умовах маневреної війни було найефективніше.

¹⁵ Столыпін П. А. Речь о сооружении Амурской железной дороги, произнесенная в Государственной Думе 31 марта 1908 года // Столыпін П. А. Нам нужна великая Россия... Полное собрание речей в Государственной Думе и Государственном Совете 1906–1911. – М.: Молодая гвардия, 1991. – С. 119–125.

¹⁶ Витте С. Ю. Воспоминания. – М., 1960. – Т. 2. (1894 – октябрь 1905). Царствование Николая II. – С. 43.

¹⁷ Столыпін П. А. Речь о сооружении Амурской железной дороги. – С. 121.

Для захисту регіону від зовнішньої небезпеки в ньому повинно мешкати численне населення, яке стане оплотом армії. В умовах Далекого Сходу слов'янське населення могло швидко збільшитися тільки за рахунок мігрантів з Європейської Росії.

Ураховуючи природні скарби регіону та густозаселені сусідні держави, проникнення в регіон іноземців стало лише питанням часу. Протиставити азійському переселенню можна тільки російське переселення, тому що обмежувальні та заборонні заходи неефективні. Залізниця вкрай необхідна і своєчасна не тільки для заселення Амурської області, але й для Камчатки та Охотського узбережжя.

Природні умови Далекого Сходу такі, що Забайкалля більшу частину року відрізане від Амурської області, і сполучення між ними "можливе лише за допомогою повітряних куль".

Більша частина родючих земель міститься в Забайкальській (2 000 000 дес.) та в Амурській (800 000 дес.) областях, однак переселенці вважали за краще їхати до Уссурійського краю та Приамур'я, тому що ці області з'єднано залізницею. Щоб добратися ж до Амурської області хоч з Чити, хоч з Хабаровська, треба долати більше 1000 км бездоріжжя безлюдними місцями. Тому для освоєння цих районів необхідна залізниця, бо вздовж течії Зеї та Уркана можна було знайти 13 000 000 десятин землі, а від Благовещенська до Хабаровська – ще мільйони десятин землі, придатної для заселення¹⁸.

Необхідність будівництва другої колії залізниці на Далекому Сході не викликала сумнівів у осіб, які знали справжнє становище в регіоні. Знову розпочалася дискусія з приводу проведення залізниці через територію Маньчжурії: чи був сенс проводити залізницю китайською територією, якщо через 75 років вона автоматично переходила в китайську власність, а через 31 рік Китай мав право її викупити. Крім того, це стало б порушенням ст. 7 Портсмутського договору, згідно з яким КВЖД визначалась як комерційне підприємство. Виходячи з вищезазначеного, друга колія Сибірської залізниці мала проходити саме по лівому березі ріки Амур.

Твердження про необхідність кинути всі сили на відновлення та розвиток центральних областей країни П. А. Столипін відхилив як безпідставне у зв'язку з тим, що на величезній території Росії існувало безліч нерозв'язаних проблем, якщо їх не усунути негайно, то ці області відпадуть від пораненого тіла Росії¹⁹.

Після тривалої дискусії в Державній раді та Державній думі проект будівництва Амурської залізниці затвердили й почалося його втілення в життя²⁰.

Підбиваючи підсумки переселенського руху в роки століпінської аграрної реформи, необхідно зазначити: незважаючи на неухильне скорочення чисельності прибулих у регіон з 1906 по 1916 рр. (з 61 722 до 2000 чоловік), саме в цей період зафіксовано найбільшу кількість переселенців з Європейської Росії, що остаточно наблизило регіон до Росії. Завдяки сприянню уряду за 10 років реформи тільки в Приморську область прибуло майже стільки мігрантів (167 547 чоловік), скільки за попередні 50 років (168 031 чоловік).

У цей же час особливості далекогосхідного землеробства, землекористування та чинне законодавство не дозволили повною мірою втілити інші положення реформи. Однією з особливостей розвитку аграрних відносин, зокрема землепорядкування та землекористування, стала оренда. Справа в тому, що всі переселенці отримували землю в постійне користування, але зі збереженням за державою головних прав власника. Це означало, що землю заборонялося відчужувати. Крім того, Закон від 3 серпня 1895 р. забороняв продавати землі в 100-верстовій смузі вздовж залізниці. Оренда набувала різноманітних форм, одна з них – взаємна оренда, коли малоземельний новосел брав в оренду у стодесятинника наділ орної землі, здаючи останньому в оренду свою цілину під сіножать.

Масовий приплив населення в роки аграрної реформи сприяв подальшому розшаруванню села. За таких умов перехід на відруб влаштовував більшість перших переселенців.

¹⁸ Там же. – С. 126.

¹⁹ Там же. – С. 119–129.

²⁰ Рух на Амурській залізниці розпочався в грудні 1913 р.

На Далекому Сході цей процес проходив повільно. Так, в Амурській області в 1916 р. у подвірньо-спадкоємне землекористування перейшло 153 000 десятин орної землі²¹, що становило 1,08 % землі, переведеної на відруб у цей період по країні.

Підбиваючи підсумки аграрної реформи 1906–1916 рр., слід підкреслити, що для розвитку Далекого Сходу вона мала неоціненне значення, сприяючи перетворенню відсталієї околиці на розвинутий аграрно-промисловий регіон Росії. Та скористатися її плодами вдалося лише в роки радянської влади.

У процесі втілення реформи в життя мали також місце і певні недоліки, які вплинули на подальшу історію регіону.

Характерною відмінністю переселенського руху в роки столицінської аграрної реформи стала слабка фінансова забезпеченість більшості нових переселенців. Розглянемо цифри. Для облаштування на місці кожному господарству потрібно не менше 700–800 крб., а позика не перевищувала 400 крб. і видавалася частинами²². Незважаючи на це, приплив новоселів був високим. Хто ж приїздив у регіон у ці роки? З 402 родин, які осіли в Примор'ї в 1911 р., тільки 21 родина мала суму від 500 до 1000 крб., 65 родин не мали ніяких коштів, а 211 – тільки від 50 до 200 крб. З 5643 новоселів, котрі оселилися в Приамурському генерал-губернаторстві в цей період, 2 357 не мали до переселення коней, по одному коню було в 1324 переселенців. З 6042 новоселів зовсім без коштів прибуло 1346, привезли до 25 крб. 770 чоловік, від 25 до 100 крб. мали 1859 переселенців²³.

Багато переселенців, не маючи засобів виробництва та матеріальної допомоги, не могли підняти надані їм земельні ділянки. Вони змушені повертатися назад або йти на заробіток у місто чи на залізницю, проте місцева адміністрація забороняла селянам, котрі осіли поряд із золотопромисловими районами, найматися на копальні, про що інформували адміністрацію цих підприємств²⁴.

Зіткнувшись із незвичними для Європейської Росії труднощами, нові мігранти починали шукати винних у своїх бідах або поверталися назад, поширюючи чутки та байки про Далекий Схід. Ці “скривджені” долею новосели бачили вихід, на диво простий і категоричний: “Выселить всех инородцев! Тут и самим-то земли не хватает!” Ситуація могла стати критичною і повторити у своєму розвитку події, що відбулися в цей же час в Середній та Центральній Азії, коли нові мігранти з Європейської Росії спровокували повстання корінного населення 1916 р. Як пояснювали очевидці, повстання набуло не релігійного, а русофобського характеру²⁵. Розвиткові туркестано-казахстанського сценарію, ускладненого широкою мережею японської резидентури²⁶, завадила наявність у регіоні 80 000 військово-вслужбовців²⁷ та переведення регіону в 1912 р. на військовий стан.

Треба визнати, що в роки аграрної реформи також розірвався історичний зв'язок освоєння нових земель, яке ґрунтувалося на дружбі та співпраці з корінним населенням. Як не прикро визнавати, але чималий внесок у це зробили й українці, які становили 58,03 % від тих, хто прибув в далекосхідний регіон у розглянутий період.

Промисловість у регіоні була розпорошена, і більшість мешканців краю займалася сільським господарством та промислами, як у роки першого перепису, так і напередодні Першої світової війни. Національний склад європейців, які були російськими підданими, попри своє різноманіття ставав однорідним. На новому місці всі національності та етнічні групи взаємно асимілювалися, утворюючи нову й досі ніким не зареєстровану соціальну групу – далекосхідники.

²¹ Бойко-Павлов Д. И., Сиборчук Е. П. Так было на Дальнем Востоке. – С. 14.

²² Там же. – С. 7.

²³ Кабузан В.М. Дальневосточный край в XVII – начале XX вв. – С. 135–136.

²⁴ Бойко-Павлов Д. И., Сиборчук Е. П. Так было на Дальнем Востоке. – С. 25.

²⁵ Булдаков В. Имперские этнофобии // Родина. – 1995. – № 7. – С. 23.

²⁶ Бойко-Павлов Д. И., Сиборчук Е. П. Так было на Дальнем Востоке. – С. 11, 29.

²⁷ Самойлов А. Д. На страже завоеваний Октября (крах контрреволюции на Дальнем Востоке). – М. : Мысль, 1986. – С. 14–15.

Слід зазначити, що в сільському господарстві, як і раніше, були зайняті представники трьох національностей – росіяни, українці та корейці. Росіяни були, крім того, зайняті промислами та службою, але серед них з'явилась нова група – робітники, котрі обслуговували Хабаровський арсенал та Осиповський затон – головну базу Амурської військової флотилії.

Даючи характеристику далекосхідній та забайкальській промисловості, зазначимо, що вона переважно була репрезентована підприємствами первинної обробки сировини.

Сільське господарство розвивалося на Далекому Сході своєрідними шляхами, що робило одну область краю не схожою на інші. Так, сільське господарство Приморської області різноманітне. У Хабаровському повіті та в верх по Уссурі до Бікіна зернових культур сіяли мало (по дві десятини на господарство) та й худоби тримали небагато. В Іманському повіті посівів удвічі більше. Центр землеробства – Нікольськ-Уссурійський повіт, вирощували сою, починали рисосіяння, переробляли молочні продукти, а в районі Спаська навіть пасіки з'явилися.

У Підгородньому районі Владивостока розвинулось городництво, утримувалась молочна худоба, розвивалося сінокосіння, бджільництво. У гірських районах велике значення мали відхожі промисли, добування пантів та робота на копальнях. У нижній течії Амура (від Хабаровська до Николаєвська) сільським господарством займалися дуже мало, обмежуючись невеликими посівами ячменю та вівса. Головним заняттям стали промисли, прибуток від яких становив 60–90 % бюджету господарства.

В Амурській області розвивалося товарне землеробство (Зейсько-Бурейська низовина), створено міцне зернове господарство, оснащене сільськогосподарськими машинами. У Примор'ї ж дешевий імпортований хліб робив зернове господарство нерентабельним. У результаті область перетворилась на споживача (щорічно ввозилося до 5 млн пудів хліба за загального дефіциту хліба в Приамур'ї 6–9 млн пудів на рік). Амурське селянство в 1914 р. продало за межі області 2,3 млн пудів продовольчого зерна, 400 000 пудів насіння олійних культур та 0,5 млн пудів вівса). Того ж року на внутрішньому ринку області було реалізовано 1,7 млн пудів продовольчого та 0,9 млн пудів фуражного зерна. Своєрідна політика уряду стосовно закупівельних цін призвела до розвитку лише вівсяно-пшеничного напрямку. Крім того, отримавши великі ділянки, далекосхідники не надто переймалися їх раціональним використанням. Так, у Приамур'ї (1893 р.) з однієї десятини збирали 71 пуд пшениці, в 1906 р. – 60 пудів, у 1917 р. – 53,6 пуда.

Незважаючи на велике значення скотарства в житті регіону, тільки в 1912 р. ввезено 660 000 пудів м'яса з Монголії та Китаю.

Подібне становище влаштовувало якщо не уряд, то місцеве селянство, котре більше уваги приділяло промислам, що забезпечували відносно безбідне існування. За статистичними даними погубернського та поземельного перепису 1917 р., в Амурській області було господарств: бідняцьких – 8487 (25,6 %); середняцьких – 15 575 (47,2 %); заможного-куркульських – 7659 (23,1 %).

Дані Всеросійського сільськогосподарського та поземельного перепису 1917 р. показують, що в тому ж регіоні 7139 (19,5 %) селянських та козацьких господарств тримали 7388 наймитів, у Приморській області 4698 (7,8 %) господарств використовували 7023 наймитів.

У 1917 р. в Амурській області нараховувалося 36,5 тис. господарств, у тому числі 29 тис. селянських, 7 тис. козацьких, 0,5 тис. корейських, у Приморській області – 59,5 тис. господарств, у тому числі 47,5 тис. селянських, 7 тис. козацьких і 5 тис. корейських. Крім того, в Примор'ї мешкало 10 тис. безземельних корейців, які не мали російського підданства. Старожили становили 14–20 % селянського населення.

Перша світова війна (1914–1918) підірвала економіку регіону, розорила значну кількість господарств, особливо після мобілізації коней у 1914–1915 рр. Ці процеси поширили та прискорили соціальне розшарування, що призвело через декілька років до громадянської війни.

Такому розвитку подій сприяла хижачька політика в регіоні, що завдавала казні лише збитків. У 1913 р. прибутки становили 49 168 тис. крб. (1,68 % прибутків держави), а витрати – 189 519 тис. крб. (6,5 % відповідно). Коментарі, як кажуть, зайві.

Хотілося б зазначити, що за даними 1910 р., в регіоні нараховувалось 5958 російських, 3457 китайських, 167 японських, 165 корейських та 160 інших іноземних підприємств. Гамбурзька фірма “Кунст і Альберте” контролювала значну частину торгівлі хутром (30 крамниць, фабрика фарб та банківська контора у місті Владивостоці). Ще одна німецька фірма “Йоган Лангелітве” торгувала металевими виробами, зброєю та фарбами в більшості населених пунктів регіону. Розгалужена мережа універсальних крамниць (більше 30) належала фірмі російсько-французького капіталу “Чурін і К° (Касьянов)”. Крім того, ця фірма скуповувала хутро на Камчатському півострові, володіла тютюновою та сірниковою фабриками. Фірма “Зінгер” з її розгалуженою мережею продажу швейних машин мала свої відділення, контори, склади, агентства в більшості населених пунктів. Китайські торговці контролювали більшу частку роздрібного обігу, як у містах, так і в селах. “Международная компания жатвенных машин в России”, що належала американському капіталу, продавала 75 % сільськогосподарських машин, мала більше 200 складів та крамниць²⁸. Наведені приклади підтверджують тезу, що Далекий Схід перебував у сфері інтересів багатьох іноземних державних і приватних компаній. У зв’язку із цим зазначимо, що товарообіг Далекого Сходу з іноземними державами незмінно був збитковим для Росії. Це дозволяє зробити висновок, що економічну війну за регіон Санкт-Петербург програв іноземцям.

Нищівні удари по регіону завдали громадянська війна 1918–1922 рр. та подальші соціальні процеси в країні. Тільки кількість емігрантів, які залишилися на постійне проживання в Триріччі, сягала 20–25 тисяч чоловік. Другим ударом по регіону стала інструкція Ради Народних Комісарів СРСР від 12 січня 1933 р., що зарахувала до режимної зони 100-кілометрову смугу сухопутного кордону з Маньчжурією та східну частину Далекосхідного краю від р. Амур до морського кордону. Виселенню з режимної зони підлягали: особи, не задіяні в суспільній праці, позбавлені виборчих прав, особи, які відбули покарання за ст. 58 та 59 кримінального кодексу РРФСР, колишні білі офіцери та жандарми, порушники державного кордону, контрабандисти та деякі інші категорії населення. Враховуючи той факт, що режимна зона охоплювала територію, на якій мешкало 97 % населення регіону, можна тільки уявити собі наслідки виконання зазначеної інструкції. Цифри свідчать, що під час компанії 1933–1934 рр. з регіону виселено не менше половини населення²⁹. 27 березня 1939 р. розпочалась нова хвиля депортацій з регіону. Після 1945 р. регіон зберігає за собою статус режимної зони. Основну частину населення становили військовослужбовці та члени їх родин. Не випадково в Радянській армії ходив невеселий жарт, що на Схід веде широкий тракт, а зі Сходу вузька стежка. Тому під час “демократичних реформ” 90-х рр. ХХ ст. населення регіону стрімко скоротилося. А значна частина населених пунктів у прикордонній смузі перетворилась на руїни, що особливо помітно на фоні розвитку китайської території. Ігнорування укріплення берегів далекосхідних рік у Російській Федерації призвело до зміни їх русел та, як наслідок, до перегляду державного кордону на користь Китаю³⁰.

Висновки. Таким чином, цілеспрямована політика російського уряду з переселення слов’янського населення з європейської частини держави й будівництво залізниці, що зв’язала Далекий Схід з центром, відіграли суттєву роль як в економічному розвитку даного регіону, так і в його закріпленні за Російською державою.

Слід зазначити, що нинішнє керівництво враховує можливість розвалу Російської Федерації як єдиної держави³¹ і намагається запобігти цьому процесові. Результативність його діяльності покаже час, особливо в умовах виступів “норково-креативної” спільноти...

²⁸ *Бойко-Павлов Д. И., Сиборчук Е. П.* Так было на Дальнем Востоке. – С. 22–23.

²⁹ У Молотовському районі кількість населення скоротилася в 2,4 раза, в Гродеківському – в 1,9, у Ворошиловському – в 1,8 раза.

³⁰ Передача відбулася в серпні 2008 р.

³¹ Виступ В. В. Путіна в Грозному в грудні 2011 р.