

ИСТОРИЧЕСКИЕ И КУЛЬТУРОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНА

Научная статья
УДК 910.4(571.6)

АЯНСКИЙ ТРАКТ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА: СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ В ИСТОРИЧЕСКОМ И СОВРЕМЕННОМ АСПЕКТАХ

И.Д. Дебелая

Институт водных и экологических проблем ДВО РАН,
ул. Дикопольцева 65, Хабаровск, 680000,
e-mail: debelaya@gambler.ru

Аянский тракт – кратчайший путь из Якутска к берегам Тихого океана – сыграл большую роль в освоении Дальнего Востока. Эксплуатация этой дороги имела волнообразный характер: периоды подъема сменялись периодами снижения грузопотоков между Республикой Саха (Якутия) и Аяно-Майским районом Хабаровского края, а также странами АТР. В перспективе строительство автомобильной дороги от села Аян до города Якутска позволит ликвидировать транспортную изолированность северных поселков, улучшить качество жизни местного населения, обеспечить формирование Северного транспортного коридора. Ввод в эксплуатацию дороги активизирует хозяйственное освоение территории, обладающей богатейшим природно-ресурсным потенциалом.

Ключевые слова: освоение Дальнего Востока, путь к Тихому океану, Аянский тракт, город Якутск, порт Аян, село Нелькан.

Образец цитирования: Дебелая И.Д. Аянский тракт для освоения Дальнего Востока: стратегическое значение в историческом и современном аспектах // Региональные проблемы. 2022. Т. 25, № 3. С. 187–190. DOI: 10.31433/2618-9593-2022-25-3-187-190

В 1632 г. отряд енисейских казаков во главе с П. Бекетовым основал на берегу р. Лены Якутский острог, ставший опорным пунктом продвижения землепроходцев «навстречь солнцу». Весной 1639 г. вьючно-экспедиционный отряд во главе с И. Москвитинным на дощатиках прошел по рр. Лена, Алдан, Мая. Используя эвенов охотского побережья как проводников, они преодолели Джугджур и спустились по р. Улье до ее устья. Русские впервые вышли к Тихому океану [5]. На побережье заложили поселения: Усть-Ульинское зимовье, Косой острожек, Охотский острог и др. Это положило начало освоению дальневосточных земель и тихоокеанскому мореходству. В 1731 г. Охотск получил статус города и был объявлен военным портом.

В 1799 г. для доставки грузов и пассажиров на Камчатку, побережье и острова Охотского и Берингова морей в колонии Русской Америки была учреждена Российско-Американская торгово-ком-

мерческая компания (РАК). Увеличились объемы перевозки товаров из центральной России и Сибири в Якутск по основному Сибирскому, далее в порт – по труднопроходимому Охотскому трактам. Мелководье, сильные приливы и отливы создавали опасность для стоянки и разгрузки судов в Охотске. В 1840 г. управляющим Охотской факторией РАК назначен лейтенант флота В. Завойко, который вместе со служащим компании Д. Орловым в 1842–1843 гг. провел гидрографическое исследование побережья к югу от Охотска и выбрал для строительства нового порта удобный залив Аян. В 1843 г. началось строительство Аянской фактории РАК, а также поиск пути до Якутска. Проложенная в 1844 г. дорога из Аяна в Якутск действовала только в летнее время.

Для быстрой доставки грузов Российско-Американская компания, при поддержке государства, участвовала в обустройстве Аянского тракта (1200 верст). Наиболее трудный горный участок –

в 206 верст – проходил от Аяна через Джугджур к урочищу Нелькан. Далее следовал водный путь (600 верст) по р. Мае до селения Усть-Майского на берегу р. Алдан и начиналась санно-вьючная дорога (400 верст) через Амгинскую слободу к Якутску [4]. Первая партия людей проследовала по Аянскому тракту летом 1846 г., путь был пройден за 23 дня [5]. В этом же году вышел высочайший именной указ «О присвоении Аянской фактории наименования Аянского порта Российско-Американской компании». Это был лучший порт на берегу Охотского моря.

По ходатайству генерал-губернатора Восточной Сибири Н.Н. Муравьева, заинтересованного в заселении северных районов, правительство России в 1851 г. приняло решение преобразовать Аянский тракт в казенный почтовый [8]. На весь путь приходилось 38 почтовых станций. Извозом занимались наемные якуты и майские тунгусы: летом на лошадях, а зимой, используя оленей и собак. Более 100 семей – якутских и крестьян-старообрядцев из Забайкалья обеспечивали «почтовую гоньбу». Переселенцы выращивали рожь, овес, огородные культуры, содержали скот, занимались рыболовством, промышляли зверя. Трудно было поддерживать дорогу в проездем состоянии: многолетняя мерзлота, суровая зима, разливы рек сводили на нет усилия дорожных смотрителей.

По Аянскому тракту осуществлялся транзит грузов из центральной и восточной части Якутии на берег Охотского моря и в обратном направлении. От Якутска по р. Алдан и р. Мая в порт Аян прошло не одно поколение русских землепроходцев и мореплавателей. В августе 1854 г. из порта Аян в Якутск проследовал писатель И.А. Гончаров. Он писал: «...Нет сомнения, что будет езда и дальше по Аянскому тракту. Все год от году улучшается; расставлены версты; назначено строить станционные дома. И теперь, посмотрите, какие горы срыты, какие непроходимые болота сделаны проходимыми! Сколько трудов, терпения, внимания – на таких пространствах, куда никто почти не ездит, где никто почти не живет!» [1, с. 362].

31 августа 1849 г. в Аяне капитан-лейтенант Г.И. Невельской доложил губернатору Н.Н. Муравьеву о том, что Сахалин – это остров, а устье Амура доступно для входа в него морских судов. Могучий Амур стал главной грузовой и транспортной артерией для бурного освоения Дальнего Востока. В 1867 г. продажа Аляски обусловила прекращение деятельности РАК. Аянский тракт был официально закрыт. Большая часть крестьян, потеряв заработок на тракте, откликнулась на призыв властей пере-

селиться в Приамурье. Аянский тракт перешел в частное владение камчатского купца первой гильдии А.Р. Филиппеуса, перевозившего через Аян русские товары и отправлявшего в Якутск караваны с мехами Охотско-Камчатского края. После его смерти в 1889 г. право на владение трактом перешло из рук в руки, но перевозка грузов полностью не прекращалась: все так же летом использовались вьючные лошади, зимой – олени нарты. Незначительное оживление грузоперевозок отмечалось при открытии пароходных рейсов общества «Доброфлот» в 1880-х гг.: из Аяна в Якутск доставляли товары из России и Китая.

Очередное внимание к кратчайшему пути к морскому побережью было вызвано при проведении Охотско-Камчатской экспедицией горно-геологических работ и открытием «... в ста верстах от Аяна очень богатого золота», о чем руководитель экспедиции К.И. Богданович сообщил 3 февраля 1897 г. якутскому губернатору В.Н. Скрипицыну [3]. Однако планы организации геологических экспедиций так и остались на бумаге. Участок тракта от Аяна до Нелькана до начала 20-х гг. XX в. оставался вьючным. Только в 1920 г., по инициативе Восточно-Сибирского управления шоссейных и грунтовых дорог, при участии Якутского совнархоза, началось строительство дороги с Нелькан – с. Аян, но Гражданская война не позволила закончить эти работы [3].

В 1923 г. был открыт Алданский золотопромышленный район и тысячи людей хлынули в необжитую тайгу. И власти Якутской АССР подняли вопрос о восстановлении Аянского тракта. Проведение гидрографических работ на участке р. Алдан от с. Усть-Мая до г. Якутска доказало возможность судоходства. В связи с этим была разработана схема снабжения приисков: доставка грузов по морю в Аян, затем по автомобильной дороге в Нелькан, а оттуда на пароходах. И эти планы не были реализованы.

Вновь востребован для доставки грузов оказался Аянский тракт в конце XX в.: началось освоение месторождений драгоценных металлов в Аяно-Майском районе Хабаровского края. Старательские артели «Восток», «Амур», «Прибрежная» своими силами пробили в горах дорогу из Аяна в Нелькан. Из Якутии до Нелькана груз на баржах доставлялся по р. Мае. А в 1990 г. было начато строительство автомобильной дороги местного значения село Аян – село Нелькан протяженностью более 230 км, продолжение трассы до Якутска не планировалось. Для местного насе-

ления и работников горнорудных предприятий эта трасса стала настоящей «дорогой жизни».

Истощение минерально-сырьевой базы золотодобычи в начале XXI в. обусловило закрытие приисков, содержать участок Аянского тракта стало некому. Местные предприниматели занимались доставкой грузов из Аяна в Нелькан в теплый период на автомобилях повышенной проходимости «на свой страх и риск». В настоящее время этот участок грунтовой дороги официально не эксплуатируется. Дорожные сооружения со стороны с. Нелькан представлены деревянными балочными мостами, часть которых полностью разрушена и движение осуществляется по объездам – бродам. Проезжая часть сильно разбита, местами отмечены размывы земляного полотна. Со стороны Аяна мосты также деревянные, а на участке «35 км – 49 км» дорожные сооружения отсутствуют.

В последние годы у жителей Крайнего Севера вновь появилась надежда на решение транспортной проблемы. Поводом для этого послужил ввод в эксплуатацию в 2019 г. в Республике Саха (Якутия) дороги местного значения «Амга», которая связала г. Якутск с пгт Усть-Мая. Эта автомобильная трасса оканчивается тупиком. Поскольку Усть-Майский район Республики Саха (Якутия) граничит с Аяно-Майским районом Хабаровского края, интересы губернаторов двух регионов по вопросу восстановления Аянского тракта совпали. Так, в «Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года» обозначены перспективные инвестиционные проекты, направленные на развитие транспортной сети. В этом документе отмечена и необходимость строительства автодороги с грунтово-гравийным покрытием «Аян – Якутск», которая позволит снизить расходы на обеспечение северного завоза, повысить уровень жизни местного населения, сохранить традиционные промыслы.

Исследователи процессов освоения восточных окраин Российского государства отмечают: стратегически важным является путь освоения территории навечно с возможно более полным освоением ее природно-ресурсного потенциала, комплексным для невозобновляемых и неистощительным для возобновляемых ресурсов. Иной путь – путь временного освоения с последующим уходом – это путь ограбления территории, в конечном счете, всегда неэффективного [7]. Дороги служат катализаторами хозяйственного освоения прилегающей территории. Строительство сквозного проезда от с. Аян до г. Якутска позволит связать

автодороги Хабаровского края с автодорожной сетью Республики Саха (Якутия), организовать Северный транспортный коридор. Дорога обеспечит Республике Саха (Якутия) выход к морю и перспективный экспорт минерального сырья в страны АТР. В Хабаровском крае получат развитие мощности порта Аян, логистика, реализация береговых проектов в области переработки природных ресурсов. Появится возможность использовать Аянский тракт как уникальный туристический объект, расположенный в российской глубинке [6].

В заключение необходимо отметить, что Аянский тракт сыграл значимую роль в освоении Дальнего Востока. Эксплуатация этой транспортной артерии имела волнообразный характер: периоды подъема сменялись периодами снижения грузопотока между центральными и юго-восточными районами Якутии, севером Хабаровского края, странами АТР. Завершение строительства дороги придаст мощный импульс освоению малонаселенных районов Крайнего Севера, обладающих огромным природно-ресурсным потенциалом.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Гончаров И.А. Собрание сочинений в 8 томах. Т. 3. М.: Худ. лит., 1978. 526 с.
2. Дебелая И.Д., Мирзеханова З.Г. Аянский туристический район – жемчужина Западного Приохотья // ИнтерКарто/ИнтерГИС 15. Устойчивое развитие территорий: теория ГИС и практический опыт. Пермь: ПГУ, 2009. С. 687–690.
3. Захаренко Н.Н. Транзитная линия Аян–Нелькан – р. Мая // Хозяйство Якутии. 1926. № 4. С. 11–14.
4. Историко-географический атлас. Хабаровский край. Хабаровск: ДВ АГП, 2008. 176 с.
5. История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма (XVII в. – февраль 1917 г.). М.: Наука, 1991. 471 с.
6. Природопользование Дальнего Востока России и Северо-Восточной Азии: потенциал интеграции и устойчивого развития / под ред. А.С. Шейнгауза. Владивосток; Хабаровск: ДВО РАН, 2005. 460 с.
7. Улаев Н.И. Золотая земля. Аяно-Майскому району – 70 лет. Хабаровск: Приамурские ведомости, 2000. 80 с.
8. Хабаровский край и Еврейская автономная область. Опыт энциклопедического географического справочника-словаря. Хабаровск: Приамурское Географическое общество, 1995. 328 с.

REFERENCES:

1. Goncharov I.A. *Sobranie sochinenii v 8-i tomakh* (Collected works in 8 volumes), vol. 3. Moscow: Khud. lit. Publ., 1978. 526 p. (In Russ.).
2. Debelaya I.D., Mirzekhanova Z.G. Ayansky tourist district – the pearl of Western Priokhotye, in *InterKarto/InterGIS 15. Ustoichivoe razvitie territorii: teoriya GIS i prakticheskii opyt* (InterCarto/InterGIS 15. Sustainable development of territories: GIS theory and practical experience). Perm: PSU, 2009, pp. 687–690. (In Russ.).
3. Zakharenko N.N. Transit line Ayan–Nelkan – R. May. *Khozyaistvo Yakutii*, 1926, no. 4, pp. 11–14. (In Russ.).
4. *Istoriko-geograficheskii atlas. Khabarovskii krai* (Historical and geographical atlas. Khabarovsk Territory). Khabarovsk: DV AGP, 2008. 176 p. (In Russ.).
5. *Istoriya Dal'nego Vostoka SSSR v epokhu feodalizma i kapitalizma (XVII v. – fevral' 1917 g.)* (History of the Far East of the USSR in the era of feudalism and capitalism (XVII century – February 1917)). Moscow: Nauka Publ., 1991. 471 p. (In Russ.).
6. *Prirodopol'zovanie Dal'nego Vostoka Rossii i Severo-Vostochnoi Azii: potentsial integratsii i ustoichivogo razvitiya* (Nature management of the Russian Far East and Northeast Asia: the potential of integration and sustainable development), A.S. Sheingauz Ed. Vladivostok; Khabarovsk: FEB RAS, 2005. 460 p. (In Russ.).
7. Ulaev N.I. *Zolotaya zemlya. Ayano-Maiskomu raionu – 70 let* (Golden land. Ayano-May district is 70 years old). Khabarovsk: Priamurskie vedomosti Publ., 2000. 80 p. (In Russ.).
8. *Khabarovskii krai i Evreiskaya avtonomnaya oblast'. Opyt entsiklopedicheskogo geograficheskogo spravochnika-slovarya* (Khabarovsk Krai and the Jewish Autonomous Region. Experience of an encyclopedic geographical reference dictionary). Khabarovsk: Amur Geographical Society, 1995. 328 p. (In Russ.).

STRATEGIC IMPORTANCE OF THE AYANSKY TRACT FOR THE FAR EAST DEVELOPMENT IN HISTORICAL AND MODERN ASPECTS

I.D. Debelaya

The Ayansky Tract is the shortest route from Yakutsk to the Pacific Ocean. Its role in the Far East development was major. Operation of this road had a wave-like character: periods of rise replaced periods of decrease in cargo flows between the Sakha Republic (Yakutia) and the Ayano-Maysky region of the Khabarovsk Territory, the Asia-Pacific countries. In the future, the construction of the gravel road from the Ayan rural settlement to Yakutsk will eliminate the transport isolation of northern settlements, providing the improvement of the local population quality of life and the Northern Transport Corridor formation. The road commissioning will activate economic development of the territory possessing the richest natural resource potential.

Keywords: *development of the Far East, way to the Pacific Ocean, Ayan tract, Yakutsk, port of Ayan, Nelkan rural settlement.*

Reference: Debelaya I.D. Strategic importance of the Ayansky Tract for the Far East development in historical and modern aspects. *Regional'nye problemy*, 2022, vol. 25, no. 3, pp. 187–190. (In Russ.). DOI: 10.31433/2618-9593-2022-25-3-187-190

Поступила в редакцию 18.04.2022

Принята к публикации 15.09.2022