

Крупа Татьяна Альбертовна,

кандидат социологических наук, доцент кафедры отечественной истории и архивоведения ФГАОУ ВПО «Дальневосточный федеральный университет», г. Владивосток
tatianakrupa@yandex.ru

Охонько Ольга Ивановна,

кандидат исторических наук, доцент кафедры отечественной истории и архивоведения ФГАОУ ВПО «Дальневосточный федеральный университет», г. Владивосток

Опыт изучения модернизационных процессов в элективном курсе «История Дальнего Востока»

Аннотация. В статье рассматривается процесс развития и модернизации промышленности на Дальнем Востоке. Подчеркивается необходимость модернизации в связи с укреплением дальневосточных рубежей нашей страны. Отмечается важность внутривосточной задачи хозяйственного освоения Дальневосточного региона.

Ключевые слова: железная дорога, капитализм, колонизация, модернизация, освоение, промышленность, регион, порто-франко, транспорт.

Модернизация стала сегодня ключевым термином дня, главным словом эпохи. В Дальневосточном федеральном университете исторический опыт модернизации окраинных регионов страны изучается в рамках элективного курса «История Дальнего Востока». В настоящее время накоплен большой пласт научных материалов по этой теме, которые требуют обобщения, популяризации и внедрения в учебный процесс. Изучение студентами роли Дальнего Востока в модернизации российской экономики в конце XIX – начале XX вв. позволяет проводить исторические параллели с процессами модернизации эпохи новейшего времени в рамках постиндустриального общества. Изучение накопленного материала дает возможность производить сравнительный анализ модернизации центральных и окраинных регионов России на разных исторических этапах. В данной статье использованы сравнительно-исторический, идеографический и типологический методы.

Модернизация должна, согласно распространенным представлениям, спасти страну, вывести ее к новым историческим рубежам и горизонтам развития. В связи с этим изучение студентами исторического опыта модернизации окраинных регионов России в XIX – начале XX вв. представляется вполне актуальным. В качестве одной из значимых модернизационных программ названного периода по отношению к Дальнему Востоку следует отметить принятие и реализацию программы строительства стратегической сети железных дорог при Александре III, которая связала единой сетью центральные и периферийные регионы империи.

Противоречия российской модернизации накладывались на масштабы государства. В данном случае следует отметить противоречие между сформированной русской модернизационной моделью центральных районов империи и точно-ситуационной моделью модернизации отдаленных регионов России. Процесс модернизации в России был неоднородным, включал в себя столкновение интересов центральных и крупных периферийных регионов империи. Некоторые из них (Финляндия, Польша) имели собственные национальные модели модернизации, другие же (Дальний Восток, Средняя Азия, Закавказье) не имели таковых вовсе, однако и те и другие были решительно включены в процесс модернизации в условиях Российской Империи.

Вопрос о возрастании роли дальневосточного региона не теряет своей остроты на протяжении XX–XXI веков. Президент США Ф. Рузвельт еще в середине прошлого века назвал XXI век «эпохой Тихого океана». Центр прогнозов французского экономического журнала «Экспансьон» подтвердил это высказывание Ф. Рузвельта. В настоящее время государства, находящиеся в бассейне Тихого океана, отбирают у Запада роль локомотива мировой экономики, центра развития и процветания. Это заставляет исследователей обратить более пристальное внимание на историю экономического и политического освоения российского Дальнего Востока.

Россия проявляет интерес к Дальнему Востоку, начиная с XVII века. Внимание к этому региону было обусловлено разными факторами: богатством недр, морских, земельных и таежных ресурсов, а также выходом к Тихому океану. Освоение дальневосточных территорий – это нелегкий труд промышленников, мореплавателей, ученых, военнослужащих, землепашцев, торговцев, предпринимателей и каторжников.

Политика России на Дальнем Востоке определялась в первую очередь необходимостью укрепления дальневосточных рубежей нашей страны. Не менее важной была внутривосточная задача хозяйственного освоения этого края. Не зря в свое время сказал М. В. Ломоносов: «Российское могущество прирастать будет Сибирью».

Вторая половина XIX – начало XX века стали периодом интенсивного экономического роста Дальневосточных территорий. Увеличилась добыча угля и золота, развивалась лесная и обрабатывающая промышленность, появились металлообрабатывающие предприятия. Вместе с тем активно развивается внутренняя и внешняя торговля, импульс которой дало введение порто-франко. Увеличилась протяженность железных дорог, которые ускорили процесс заселения региона. Но при всех очевидных успехах хозяйственного развития Дальнего Востока, в экономическом плане он оставался преимущественно аграрно-сырьевой территорией, а во внешнеполитическом – форпостом России на Тихом океане [1].

Особо следует обратить внимание на строительство Транссибирской магистрали. Именно создание железнодорожных коммуникаций сыграло решающую роль для вовлечения дальневосточной окраины в общероссийский модернизационный процесс.

Вплоть до конца XIX века Дальний Восток оставался отсталой окраиной с аграрно-сырьевой направленностью экономики. Однако в 1890-е гг. произошли существенные сдвиги, как в сторону общего развития экономики, так и в направлении перехода к более развитым формам капитализма. Развитие дальневосточной окраины во многом зависело от развития транспорта, обеспечивавшего стабильное функционирование хозяйственного механизма.

До постройки железных дорог важнейшим средством сухопутного сообщения был гужевой транспорт. Дороги находились в плохом состоянии, между многими поселениями не было даже простых колесных дорог и сообщение часто прекращалось во время весенней и осенней распутицы, лишь в некоторых местностях сообщение осуществлялось по вьючным тропам.

Все большее значение приобретали водные пути сообщения. Со второй половины 1890-х годов наблюдается устойчивая тенденция развития речного флота в бассейне Амура. В 1899 г. образовано Амурское управление водными путями Министерства путей сообщения. Начинает развиваться морское судоходство. Малочисленность отечественного флота вынуждала пользоваться иностранным фрахтом в широких масштабах. Это обходилось очень дорого и служило побудительным мотивом для создания отечественного флота. Правительство не проявляло достаточной активности в его создании. Так возникла мысль собрать деньги на флот путем частных пожертвований. В

1878 г. на добровольные пожертвования были закуплены за границей четыре корабля и создан Добровольный флот. С 1880 г. суда Добровольного флота связали дальневосточную окраину России с портами Черного моря. В 1880 г. возникла частная пароходная компания «Шевелев и К^о». К середине 1980-х гг. компания имела 4 парохода, а с 1983 г. стала фрахтовать иностранные суда. Роль водного транспорта в развитии экономики дальневосточного края трудно переоценить. По речным магистралям осуществлялась основная масса грузовых перевозок, благодаря морскому транспорту было установлено сообщение Дальнего Востока с Россией, укреплялись торгово-экономические связи между отдельными пунктами морского побережья, увеличивался поток переселенцев. Нарращивание сил морского флота стимулировало развитие угледобычи, рыбной промышленности и т. д.

Транспорту принадлежит ключевая роль в освоении дальневосточных территорий. Первым поселенцам Дальнего Востока приходилось добираться по суше из центра России до места около 3 лет, морем – до 2 месяцев. Так было вплоть до завершения строительства Великого Сибирского пути.

В середине 1880-х гг. правительство приступило к решению насущного вопроса – строительству Транссибирской дорожной магистрали (1891–1916 гг.). Историческое название этой дороги – Великий Сибирский путь. Для освоения Дальнего Востока Транссиб имел стратегическое значение. Эта железная дорога, проходя через Евразию, соединила Москву и крупнейшие восточносибирские и дальневосточные промышленные города России. Длина магистрали 9 288,2 км; в настоящее время это самая длинная железная дорога в мире. Транссибирская магистраль была разделена в административном отношении на 4 дороги: Сибирскую, Забайкальскую, Амурскую и Уссурийскую. Транссибирская магистраль, связавшая через азиатские степи и тайгу Челябинск на Урале с Тихим океаном на Дальнем Востоке, была одним из грандиозных инженерных проектов.

Для ускоренного ведения строительства подрядчикам было разрешено массовое контрактование русских рабочих в центральных губерниях России, введен льготный железнодорожный тариф для их перевозки на Дальний Восток. Дорога способствовала модернизации Дальнего Востока и России, давала стимул развитию золотодобывающей промышленности, разработке лесных массивов, росту рыбного и пушного промыслов. Важно отметить, что на ее строительство привлекались средства иностранных инвесторов. Из 11 миллиардов, направленных на строительство железных дорог, благодаря заслугам С. Ю. Витте, половина была вложена иностранцами.

Следует отметить, что, несмотря на огромные издержки, протяженность железных дорог на Дальнем Востоке за 16 лет возросла в 2,4 раза (с 1910 верст в 1900 г. до 4 580 верст в 1916 г.). Постоянно нарастают и государственные расходы на развитие Дальнего Востока как стратегического региона (с 1909 по 1914 гг. они возросли с 55 до 105 млн. руб.) [2]. В первое десятилетие XX века грузооборот увеличился в 5 раз. Все это свидетельствовало о повышении роли железнодорожного транспорта в экономике региона и об ускоренном развитии капитализма на Дальнем Востоке.

В конце XIX – начале XX века в экономике Дальнего Востока произошли качественные изменения – развитие капитализма вглубь стало преобладающим над развитием капитализма вширь. Нужно иметь в виду, что период с 1893 по 1900 гг. – это время крупнейшего в истории капиталистической России промышленного подъема, охватившего все отрасли промышленности, а особенно, связанные с железнодорожным строительством.

Государство строило и финансировало железные дороги, рудники, заводы, портовые сооружения. На казенных подрядах и поставках обогащались многие дальневосточные предприниматели. С обширным казенным строительством связано расширение рынка рабочей силы, приток капиталов и рабочих на дальневосточную окраину. Железнодорожное строительство способствовало расширению сухопутной транспортной системы, строительству новых грунтовых дорог. В 1984 г. в Приморской области был проложен колесный путь от Сучана до Находки и далее к заливу Св. Ольги. Построены дороги от Хабаровска до ряда больших селений. С новыми населенными пунктами были связаны с. Шмаковка, ст. Гродеково, пос. Сучан, г. Никольск-Уссурийский и т. д. Практически к концу 1890-х гг. край имел сеть дорог, связывающих крупные населенные пункты друг с другом. В 1898 г. началось строительство самой значительной грунтовой дороги вдоль Амура – от Хабаровска на Благовещенск. Она была сооружена силами каторжан и получила название «Амурской колесухи».

Железнодорожное строительство оказало воздействие на развитие морского транспорта. В 1898 г. началось строительство коммерческого порта во Владивостоке, затем построен сухой док для Доброфлота. Таким образом, развитие транспортной системы способствовало модернизации экономики Дальнего Востока, давало импульс расширению рынка потребления и рынка наемной рабочей силы. Дальний Восток постепенно втягивался в мировой капиталистический рынок, активное участие в освоении природных ресурсов региона стала принимать иностранная буржуазия, началась активная экспансия иностранного капитала в экономику дальневосточного региона [3].

Промышленное развитие Дальнего Востока было своеобразным. Все крупные промышленные предприятия региона были государственными. Здесь не существовало крупной частной промышленности. Государство содержало некоторые отрасли, необходимые для армии, флота, крепостного строительства. Государству принадлежали транспортные предприятия, имевшие стратегическое значение [4].

Частному капиталу принадлежали: сфера торговли, горнодобывающей промышленности, добыча золота, рыбы, пушнины, леса. Эти отрасли получили развитие на Дальнем Востоке во второй половине XIX века.

Промышленное развитие дальневосточного региона в рассматриваемый период было связано с утверждением капитализма и модернизацией. Повышение экономической активности на Дальнем Востоке привлекала сюда из Европейской России мелких предпринимателей, ремесленников, иностранных отходников. Это приводило к развитию мелкотоварного производства и вело к капитализации местных промыслов, из которых наибольшее значение имели зверобойный, морской, лесной промысел, угле- и золотодобыча.

По мере модернизации российской экономики рост товарного производства и капитализма проявляется в вытеснении мелкого промысла фабрикою. Именно поэтому развитие обрабатывающей промышленности на Дальнем Востоке происходило в первую очередь за счет тех отраслей, которые не испытывали сильной конкуренции со стороны фабрично-заводской промышленности центральных районов России и зарубежных стран, имели прочную сырьевую базу и давали большие прибыли. Наиболее активно развивались отрасли по переработке природных и сельскохозяйственных продуктов, ведущими отраслями являлись мукомольная, винокуренная, кожевенная, маслобойная, рыбная.

Ресурсообрабатывающая ориентация дальневосточной промышленности обуславливала экономическую отсталость региона, которая проявлялась как в ориента-

ции на переработку сырья, так и в низком весе металлообработки, кирпичной, цементной и других отраслей.

В 90-е годы XIX века в регионе появляются первые предприятия фабричного типа, началось техническое перевооружение местной промышленности. Коснулось оно прежде всего мукомольной промышленности. Одна из первых технически совершенных паровых мельниц построена во Владивостоке в 1879 г. компанией О. В. Линдгольма.

Техническая перестройка мало коснулась быстро распространявшегося кирпичного производства. Производство кирпича почти целиком и полностью базировалось на ручном труде. Единственный паровой котел был установлен на предприятии А. Старцева на острове Путятина.

Металлообработка. Становление дальневосточной металлообрабатывающей промышленности относится к 60-м годам XIX века, когда во Владивостоке были построены в порту судоремонтные мастерские, которые в 1872 г. были преобразованы в завод. С этой даты начинается производственная деятельность судоремонтных мастерских «Военного порта» – одного из первых промышленных предприятий Приморья – современного Дальзавода.

Золотопромышленность. Во второй половине XIX в. ведущее место в системе народного хозяйства Дальнего Востока принадлежало золотопромышленности. Как правило, капитал устремляется в те области, которые быстрее всего приносят прибыль. Золотодобыча являлась исключительно прибыльной, даже несмотря на дороговизну доставки на прииски рабочей силы, орудий труда, продуктов питания и предметов первой необходимости. Первоначально золотопромышленность была монополизирована государством, на приисках использовался труд приписных крестьян, ссыльных и каторжан. С 60-х годов XIX века была разрешена частная золотодобыча. В конце XIX – начале XX в. началось проникновение в золотодобывающую промышленность иностранного капитала. Капиталисты Англии, Франции, США, Германии, Швейцарии и Бельгии стали приобретать акции Верхнеамурской, Ниманской и Амгунской компаний, основывать свои прииски [5].

Угледобыча. Большое значение в хозяйственной жизни Дальнего Востока имела добыча угля. Каменноугольная отрасль занимала второе место после золотодобычи в горнодобывающей промышленности региона. Сначала добыча велась в незначительных размерах командами морских судов. Затем было принято решение вести разработку силами каторжан. Активно добыча угля велась на Сахалине на угольных коях Дуэ. На материке добыча угля активно велась в Приморской области на Сучанском месторождении. Хотя добыча угля на Дальнем Востоке постоянно возрастала, уровень развития этой отрасли был низким. О низком уровне механизации, малой производительности труда в каменноугольной промышленности свидетельствовал тот факт, что выработка угля на одного рабочего здесь значительно отставала от общероссийской.

Лесная промышленность. Капиталистическая лесная промышленность стала развиваться в 60-е гг. XIX в. с началом активного заселения Дальнего Востока. Она обслуживала нужды по строительству городов, портов, военных укреплений, а с развитием морского и речного судоходства удовлетворяла запросы пароходных компаний и отдельных судовладельцев. Рубкой и сплавом леса занималось главным образом, сельское население. Половина делового леса заготавливалась крестьянами, половина – казаками и мещанами. Подъем лесной промышленности связан с постройкой Транссибирской железной дороги, когда местные предприниматели получили крупные казенные заказы на заготовку лесных материалов и шпал. Возник целый ряд лесопильных предприятий.

Зверобойный и морской промыслы. На капиталистической основе были организованы зверобойный и морской промыслы. Во второй половине XIX века на Дальнем Востоке действовало несколько крупных китобойных и зверобойных предприятий русских и иностранных капиталистов: О. Линдгольма, шкипера Ф. Гека, Г. Г. Кайзерлинга, Я. Л. Семенова и других. Лов китов и котиков осуществлялся русскими, японскими, американскими предпринимателями хищнически, что привело к резкому сокращению численности морского зверя. В конце XIX столетия только промышленник Я. Л. Семенов добывал ежегодно более 1,2 млн. пудов рыбы. Большое значение имела добыча трепангов, крабов, моллюсков, морской капусты в Японском и Охотском морях. На долю добывающих отраслей приходилось более 80% всей суммы годового производства промышленности.

Торговля. В условиях медленного развития местной промышленности и ремесла для Дальнего Востока особенно большое значение имела внешняя торговля. С Китаем, Кореей и Монголией развивалась в основном сухопутная торговля. В Китай вывозились главным образом фабрично-заводские и ремесленные изделия, золото и серебро. Через забайкальскую границу развивался товарообмен с Маньчжурией и Монголией. В Монголию вывозилось сукно, льняные ткани, железо, металлические изделия. Из Китая и Монголии ввозились скот и продукты скотоводства. Торговый баланс сухопутной торговли был активным, вывоз преобладал над ввозом. Как показывает структура вывоза, по отношению к соседним Монголии, Маньчжурии и Корее, Дальний Восток играл роль промышленно развитого края, однако значительная часть товаров, продаваемых дальневосточными купцами за границу, доставлялась из Европейской России, а не производилась на месте [6].

Экономическое освоение Дальнего Востока во второй половине XIX в. значительно осложнялось отсутствием необходимых денежных средств в казне, нежеланием крупной российской буржуазии вкладывать свои капиталы в малоизвестную далекую окраину. Поэтому важной составной частью российской государственной политики было привлечение в регион иностранных капиталов. Российское правительство было вынуждено в 1850–1860-х гг. разрешить беспошлинную торговлю иностранными товарами – порто-франко [7].

Представляется, что порто-франко был изначально предопределен для русского Дальнего Востока, где в условиях трудной колонизации и оторванности региона от развитых центров страны «порты долгое время являлись главными центрами освоения территории, а таможенная и пограничная охрана практически отсутствовала...». Тем более что положительный опыт функционирования порто-франко в России уже был. Начиная с 1817, режим беспошлинной торговли в течение 42 лет действовал в Одессе.

Официально на Дальнем Востоке порто-франко стало существовать с 1828 г. на Камчатке, а с образованием в 1856 г. Приморской области свободно торговать разрешили в Николаевске-на-Амуре. Расцвет порто-франко начался с конца 50-х гг. XIX в., когда Россия подписала ряд важнейших соглашений с Китаем. Режим свободной торговли был установлен вдоль сухопутной границы двух империй – по Амуру, Уссури и далее до р. Гумыньцзян [8]. Заключенные в 1862 г. «Правила сухопутной торговли между Россией и Китаем» закрепляли двустороннюю беспошлинную торговлю. Помимо того, «русским купцам разрешалась беспошлинная торговля на всей территории Монголии, входившей тогда в состав Цинской империи» [9]. Во Владивостоке порто-франко существовало с 1862 г.

В середине XIX в. Сахалин оставался не разграниченной территорией между Россией и Японией. В 1856 г. основано первое долговременное российское поселе-

ние на Сахалине – военный пост Дуэ [10]. Поэтому не случайно именно в Дуэ с 1862 г. в связи с «размещением военных команд ... и возрастающим там заселением» разрешалась беспошлинная торговля иностранными товарами [11].

Фактически с 60-х годов XIX в. на всей территории Дальнего Востока России устанавливался режим свободной торговли. Однако, с середины 80-х гг. граница порто-франко на дальневосточном регионе стала постепенно сужаться. Данная политика была вызвана развитием российской экономики, положительными результатами переселенческой политики и упрочением положения Российской империи в азиатско-тихоокеанском регионе [12].

В условиях порто-франко иностранные товары безраздельно господствовали на Дальнем Востоке. Но в конце XIX в. окрепшая дальневосточная русская буржуазия вступила в борьбу с иностранными конкурентами, требуя ограничения и отмены порто-франко. Между сторонниками и противниками таможенного обложения в течение многих лет велась отчаянная борьба, которая вызвала манипуляции с поочередной отменой и повторным введением порто-франко. Так, в связи со строительством Сибирской железной дороги, в 1901 г. порто-франко был отменен, что было связано с расширением морского и железнодорожного сообщения Дальнего Востока с европейской частью России [13].

В 1904 г. вновь был восстановлен беспошлинный ввоз иностранных товаров. Одним из инициаторов этого был С. Ю. Витте, который призывал открыть широкие возможности для прилива иностранных инвестиций в дальневосточную экономику, подчеркивая, что задача ускоренного промышленного развития может быть решена при непосредственном содействии иностранного капитала.

Очередная отмена порто-франко произошла в 1909 г., когда был издан закон «О закрытии порто-франко по привозу иностранных товаров» в Приамурье и Забайкальской области. Отмена свободной торговли обусловлена финансированием развития таможенного дела на Дальнем Востоке, которое начинается с этого же года. Исключение составляли товары по особому списку, в основном продовольственные, ввозившиеся без уплаты пошлины. Ввоз иностранных товаров по сухопутной границе с Китаем оставался свободным [14].

К повторному вводу порто-франко пришлось прибегнуть в 1914 г. Экономическая ситуация в империи усложнилась с началом Первой мировой войны, когда доставка товаров из европейской России почти прекратилась. Царское правительство вынуждено было вновь разрешить беспошлинный ввоз иностранных товаров через порты, лежащие к северу от устья Амура.

Введение и отмена порто-франко приносили вред дальневосточной торговле, лишали ее возможности нормально развиваться. Вместе с тем, отмена порто-франко каждый раз приводила к увеличению привоза русских товаров, а его введение – к их сокращению. Так в результате отмены порто-франко в 1901 г. привоз иностранных товаров сократился ровно наполовину по сравнению с изделиями русской промышленности.

В своей экономической политике правительство Российской империи достаточно однобоко пыталось учитывать интересы Дальневосточного региона, в частности его населения и экономически активного слоя. Результатом такой политики стало постепенное превращение Дальнего Востока в источник сырья и рынка сбыта продукции европейской российской промышленности, а с точки зрения внешнеполитической – в форпост России на Тихом океане.

Процесс развития капитализма, перерастание его в империализм оказывал непосредственное влияние на роль молодой русской буржуазии, в том числе и на Дальнем Востоке в указанный период времени. Исследование регионального аспекта истории представляет сегодня интерес именно с точки зрения выработки современной стратегии развития Российского Дальнего Востока как неотъемлемой части России и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Таким образом, развитие промышленного капитализма на Дальнем Востоке, происходившее в условиях слабой заселенности и нехватки рабочих рук, осуществлялось намного медленнее, чем в центре страны. Основание крупных промышленных предприятий, приглашение специалистов, покупка дорогого оборудования требовали больших капиталовложений, которыми не располагала местная буржуазия. Сдерживающим фактором была также позиция российской буржуазии, рассматривавшей Сибирь и Дальний Восток в первую очередь как источник сырья и не заинтересованной в их быстром промышленном развитии.

Сказывалась и противоречивая политика правительства, которая определялась главным образом меркантильными устремлениями помещиков и капиталистов центра. В результате вплоть до конца XIX в. Дальний Восток оставался отсталой окраиной с аграрно-сырьевой направленностью экономики. Однако в 1890-е гг. произошли существенные сдвиги как в сторону общего ускорения развития экономики, так и в направлении перехода к более развитым формам капитализма.

Ссылки на источники

1. История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма (XVII в. – февраль 1917 г.) / Отв. ред. А. И. Крушанов. – М.: Наука, 1990. – 471 с.
2. Там же.
3. Ковалева З. А., Плохих С. В. История Дальнего Востока России: учебное пособие. – Владивосток: ТИДОТ ДВГУ, 2002. – 244 с.
4. История Дальнего Востока СССР. Указ. соч.
5. Там же.
6. Алепо А. В. Проблема иностранной торговли на Дальнем Востоке России в 1891–1904 гг. и государственная политика // Третьи Гродековские чтения: Материалы региональной научно-практической конференции «Дальний Восток России: исторический опыт и современные проблемы заселения и освоения территории». Ч.1. – Хабаровск: ДВГНБ, 2001. – С. 17–20.
7. Булдыгерова Л. Н. Влияние порто-франко на развитие Дальневосточной торговли (середина XIX – начало XX вв. // Третьи Гродековские чтения: Материалы региональной научно-практической конференции «Дальний Восток России: исторический опыт и современные проблемы заселения и освоения территории» Ч.1. – Хабаровск: ДВГНБ, 2001. – С. 63–65.
8. Печерица В. Ф. Некоторые аспекты становления таможенной службы на Дальнем Востоке в начале XX века // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 1997.– № 1.– С.120–125.
9. Печерица В. Ф. Таможенная политика на Дальнем Востоке в начале XX века // Ученые записки Владивостокского филиала Российской таможенной академии. Вып. I. – Владивосток, 1996. – С. 62–86.
10. Карлин К. Г. Порто-франко на Северном Сахалине // Александровск-Сахалинский. – URL: <http://www.aleksandrovsk-sakh.ru/node/4481>.
11. Щеглов В. В. Из истории порто-франко на Северном Сахалине // Сахалинская молодежь и наука: Материалы 1-ой межвузовской научно-практической конференции студентов и молодых ученых Сахалинской области. Вып. 1. – Южно-Сахалинск, 1997. – С. 45–48.
12. Троицкая Н. А. Порто-франко на Дальнем Востоке: сборник документов и материалов. Федеральная архивная служба России. Российский государственный исторический архив ДВ. Государственный Таможенный комитет РФ. – Владивосток: Изд-во Владивостокского филиала Российской Таможенной Академии, 1998. – 303 с.
13. Троицкая Н. А. Тоска по порто-франко // Россия и АТР. – 1995. – № 4. – С. 48–53.
14. Беляева Н. А. От порто-франко к таможене: Очерк региональной истории российского протекционизма. – Владивосток: Дальнаука; ВФ РТА, 2003. – 214 с.

Krupa Tatiana,

PhD in sociology, assistant professor of Far Eastern Federal University, Vladivostok

tatianakrupa@yandex.ru

Okhonko Olga,

PhD in history, assistant professor of Far Eastern Federal University, Vladivostok

Role of the Far East in modernizations of the russian economics in XIX - begin XX age.

Abstract. In article is considered process of the development and modernizations to industry on Far East. It is emphasized need to modernizations in connection with fortification of the far eastern borders of our country. Importance inside-political problems of the economic mastering the Far Eastern region is noted.

Keywords: railway, capitalism, colonization, modernization, mastering, industry, region, portofranco, transport.