

зования транспортных средств. Эти навыки могут быть применены на практике по месту будущей работы. Широкое применение ЭММ и методов оптимизации сегодня вполне допустимо благодаря наличию мощных компьютеров и интегрированных в офисные программы пакеты оптимизации.

*А.В. Галушкин*  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## **ВЛИЯНИЕ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ НА ФОРМИРОВАНИЕ НИЖЕГОРОДСКОГО РЕГИОНА, КАК ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ЦЕНТРА РОССИИ XVII–XVIII ВЕКОВ**

«Низом», «Низовской землей», «Понизовьем» называют древнерусские исторические источники область, расположенную по р. Волге южнее Ярославля и по нижнему течению р. Оки, входящую в бассейны рек Суры, Пьяны, Теши, Алатыря. «Нижний Новгород», «Новгород Низовские земли», «Нижний Нов-Град» – так указывают документы, когда речь идет о городе, основанном князем Суздальским Юрием Всеволодовичем на реке Волге в 1221 году.

Семнадцатый век для города и края был чрезвычайно насыщен событиями, нашедшими свое документальное отражение в летописях, мемуарах и записках путешественников. Уже в XIII–XVI веках Нижний Нов-Град был форпостом русских князей на Востоке, причем, в значительном отдалении от существовавших на тот момент государственных рубежей. Однако, покорение Астрахани и Казанского ханства в 1552 году и присоединение Астрахани в 1556 году коренным образом изменили ситуацию, с одной стороны, глобально уменьшив стратегическое значение усть-окского городка – пограничной крепости, а с другой, ярко обозначив его экономическое и транспортное значение для расширяющейся и укрепляющей свои позиции страны.

Но, не смотря на такие позитивные перемены в сторону мирной жизни, судя по описаниям тех лет, впечатление, которое производил Нижний Новгород на путешественников в начале XVII века, было далеко не в его пользу. Особенно хорошо это заметно по путевым заметкам иностранных гостей. Проблемы были совершенно разнообразны. Из письменных заметок можно узнать, что вид речных берегов был чрезвычайно уныл, утесы Дятловых гор на которых расположился город, обнаруживали признаки разрушения вблизи от строений, средняя часть города хранила следы грандиозного пожара, после которого было много пустырей и обгорелых остатков сооружений. Однако, справедливости ради нужно заметить, что тот же автор спустя два года писал о Нижнем Новгороде уже в более радужных тонах (путевые записки перса Урух-бека, сменившего подданство в Испании и в дальнейшем жившего под именем дона Хуана Персидского) [1, С. 6].

Древнейшими обитателями обширных лесных пространств у слияния Оки и Волги до основания Нижнего Новгорода была мордва и черемисы. Славяне, явившиеся в эти места на исходе XII столетия, найдя благоприятные условия для жизни и деятельности, быстро освоили побережья обеих рек, продвигаясь постепенно в глубь территории. С XIV века заселение Низового края русскими особенно усилилось, когда по призыву великих князей нижегородских сюда стали стекаться выходцы из Суздальского и других княжеств. Переселение шло по двум направлениям: с юго-запада по реке Оке и с северо-востока по реке Волге [1, С. 7–8].

Уже в начале XVII века широкий размах получили торговые операции нижего-

родцев. Кроме непосредственно товарообмена с соседними областями, Нижний Новгород приобрел известность и как перевалочный складской пункт товаров, которыми обменивалась Россия и страны Востока.

Крупнейшими направлениями нижегородского торгового оборота являлись: рыба, соль, зерно, кожа, мед, воск. Оживленными были торговые отношения нижегородцев с Казанью, Астраханью, Москвой, Вологдой, Архангельском, Соликамском и Сибирью в целом.

Среди данных «Писцовой книги» 1621 года в перечне нижегородских посадских жителей попадаются «лучшие люди», которые торгуют «большими свальными товарами и на низ и вверх ходят судами и которые промышляют всякими товарами по немногу...». Эти нижегородские предприниматели имели достаточно большие по тем временам капиталы в сотни и даже тысячи рублей.

В 1621–1622 годах из 246 городских лавок около четверти (58) были рыбные. О размерах рыбного привоза можно судить по сохранившемуся документу того времени: «... в 144 году (1636) вышло из Астрахани в Нижний Новгород у торговых людей в осеннем караване (лишь часть годового привоза) в семи стругах астраханской рыбы по 39 тыс. пудов... А в прошлом 143 году вышло из Астрахани в Н.Новгород у гостя Григория Никитникова и у торговых людей в осеннем и весеннем караванах астраханские утужные рыбы в пятнадцати стругах всякой рыбы со 100 тыс. пудов...»

В большом объеме происходила в Н.Новгороде оптовая торговля зерном, которое поступало из Алатыря, Арзамаса, Курмыша, где его закупали посадские денежные люди. Зерно сплавляли по рекам Сура, Теша, Ока и Волга, а из Н.Новгорода зерно продолжало путь на север в Верхнее Поволжье. Причем, в условиях губительного бездорожья XVII века речной путь был единственным способом доставки хлебного груза в различные области страны.

Еще одним важным направлением торговли была торговля солью. В 1635 году в Н.Новгород было доставлено 400 тыс. пудов соли из Астрахани. При этом, грузооборот по соли с Камы значительно превосходил Астраханский. Соль прибывала на вместительных «лодях» (беспалубная барка). Ежегодно прибывало до миллиона пудов соли.

Волжский водный путь в XVII веке по праву считался крупной торговой артерией, связывавшей север и центр Российского государства с его восточными окраинами. Сотни судов по одиночке и караванами бороздили Волгу в обоих направлениях с ранней весны и до поздней осени.

Н.Новгород занимал важное место во внутренней торговле страны. Однако, в Нижегородском регионе существует еще одно важное и знаменитое историко-географическое место товарообмена между Россией и Кавказом, мусульманским Востоком и Европейским Западом. Это Макарьевский Монастырь, расположенный на левом берегу р. Волги в 90 верстах от Н.Новгорода. Каменные стены «Макария на Желтых Водах» стояли как раз в том месте р. Волги, где происходила встреча груженных судов, спускавшихся с севера (через Шексну) от Архангельска, с южными судами, поднимающимися от Астрахани. Именно в район монастыря одновременно прибывали суда, спускавшиеся плавом по течению, после вскрытия льда, и нижеволжские первые караваны, поднимающиеся вверх мускульной тягой. Встреча судов происходила примерно 25 июля и чтобы не тратить время и деньги на дальнейший путь, товарами обменивались здесь, на монастырском праздничном торжке, после чего стороны разворачивались и начинали движение в обратном направлении загруженные новыми товарами.

В 1641 году царь Михаил Федорович особым указом утвердил ежегодное (в течение месяца) «макарьевское торжище». Предметами торгового товарооборота Макарьевской ярмарки были главным образом товары дальнего привоза, поступавшие водным путем.

Кроме того, начиная со второй половины XVI века русские власти начали охотно пускать вглубь страны иностранных купцов для закупки пушнины, кожи, смолы, льна, пеньки, меда, воска. Но неизменно стремящийся захватить рынки западный капитал вскоре начал ставить русских торговцев в невыгодные условия. И потому с 1649 года торговые привилегии западноевропейским купцам были отменены и на Макарьевскую ярмарку они ездить перестали, что в свою очередь привело к активизации деятельности нижегородских купцов, которые с выгодой для себя начали ездить в северные русские города Вологду, Великий Устюг и Архангельск.

Волжский водный путь, эта «большая дорога» на Восток, выполнял не только торговые функции. По Волге сплавлялись к Каспийскому (Хвалынскому) морю русские дипломатические посольства, направлявшиеся в соседние дружественные страны, поднимались в обратном направлении представители азиатских государств. И все они двигались «удобным судоходным ходом». При этом, горожане свободно посещали речные суда, расспрашивали обо всем проезжающих и узнавали вести из-за границы.

Следующим этапом развития внутреннего водного транспорта Нижегородского региона уже в XVIII веке был связан с деятельностью Петра I. Особую заботу проявил Петр I в отношении торгового судостроения. В Нижегородском крае издавна постройка судов производилась в Балахне и окрестностях, в устье Керженца на Волге и в Черноречье на Оке. Но суда страдали одним существенным недостатком – обшивка скреплялась железными скобами без конопатки и постоянная течь не позволяла судам выходить в море. Петр, при посещении Нижнего Новгорода, немедленно обнаружил указ, в котором говорилось об устранении этого технологического недостатка.

Распорядившись продолжить работу на трех традиционных нижегородских местах судостроения, Петр приказал построить в Нижнем Новгороде еще одну верфь с геленгом (эллинг) для оснастки судов и дополнительно дал распоряжение «прислать из Адмиралтейства судового мастера, блокмахера, мачтмахера, боцмана и пятнадцать человек матрозов». Чуть позже последовал указ о производстве якорей для нижегородских «новоманерных» судов.

Резюмируя доклад необходимо отметить следующее. Если в начале XVII века Нижний Новгород представлялся небольшим отсталым во всех планах городишком, то уже к концу XVIII века он превратился в важный торгово-экономический пункт центрального региона страны, с ярко выраженным отпечатком современного экономико-политического и культурного влияния столицы. При этом, с учетом так и не решенного вопроса сухопутных коммуникаций, именно влияние внутреннего водного транспорта рек Волги и Оки, его эффективное использование, можно рассматривать как основополагающий фактор бурного экономического развития Нижнего Новгорода и всего региона в целом.

#### Список литературы:

- [1] Смирнов Д.И. Очерки жизни и быта Нижегородцев XVII–XVIII веков. 1978.
- [2] Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в до-Петровской России. 1910.
- [3] Википедия, свободная энциклопедия. [Электронный ресурс]. – Волжский торговый путь. Режим доступа: Ru.wikipedia.org.
- [4] Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. 1927.