

**А.В. Галушкин**  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## **ИСТОРИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ТОРГОВЫХ ПУТЕЙ НА ЭКОНОМИЧЕСКОЕ УКРЕПЛЕНИЕ ОСНОВ ГОСУДАРСТВЕННОСТИ СЛАВЯН ПОВОЛЖСКОГО РЕГИОНА**

Издавна и на протяжении несчетных веков Волгу уважительно называли «Главная улица России» [1]. И это название было обосновано, ведь именно река Волга выполняла основную транспортную функцию в государстве, пересекая практически всю страну в меридиональном направлении. Наиболее важным и в то же время недостаточно изученным, с точки зрения именно речного транспорта, в историческом плане, является вопрос влияния внутренних водных путей на экономическое укрепление основ государственности славян поволжского региона. Также, необходимо отметить, что кроме рассмотрения самих исторических корней вопроса, интересным является сопоставление тенденций древности и современного мира, с точки зрения влияния на общеэкономические и политические процессы.

«Все историки и географы согласны между собою в том положении, что водный путь Волгою уже из глубины отдаленнейших веков знаком был народам и племенам, населявшим восточную равнину Европы, что значение Волги, в качестве торгового пути, своим началом должно быть отнесено к временам еще доисторическим и что уже к началу IX века, т.е. в ту пору, к которой приурочивают начало русской государственности, верхнее и среднее Поволжье служило ареной важной исторической жизни, являясь водным путем на котором сталкивались два торговых движения: одно – с востока, из Булгара, другое – с запада, от берегов Балтийского моря.

Арабские авторы свидетельствуют, что торговые караваны уже издревле бороздили собою волжские воды, что волжские булгары также издревле вели торговлю с населявшими верхнее и среднее Поволжье финскими племенами... Рано сделали и Русы обычными ходящими по великому волжскому пути, проникая этим путем к пределам царства волжских булгар и к столице низового царства хазаров.» [2, с. 127–128].

Волжский торговый путь – самый ранний из трех великих речных путей, соединяющих Скандинавию с Халифатом в раннем средневековье. Судя по археологическим данным, он сложился ранее днепровского и двинского путей, но и раньше потерял свое международное значение, в период начала Крестовых походов, просуществовав с IX по XII века. Однако именно Волжский торговый путь обеспечил экономическое благосостояние и развитие трех государственных образований: Руси в верховьях Волги, Волжской Булгарии в среднем течении и Хазарского царства в низовьях [4].

Торговля на постоянной основе по реке Волге сформировалась во второй половине восьмого века с появлением в этом регионе варягов, что известно по информации, оставленной в летописях. Путь начинался от берегов Балтийского моря, далее шел по рекам Неве и Волхову, но имел сухопутный участок по которому суда перетаскивались волоком по Валдайской возвышенности в бассейн реки Волги и далее продолжался вниз по её течению, рис. 1 (расположенная с востока ветка маршрута). В летописях этот путь получил еще название «Из варяг в булгары». Но, не смотря на некоторое сходство в названиях, не стоит путать его с путем «Из варяг в греки», который в VIII–XIII веках также направлялся на Юг – Юго-Восточную Европу и Малую Азию (из Восточной Европы в Византию), однако, в отличие от первого не проходил по реке Волге и имел своей конечной точкой Черное море, рис. 1 [4].

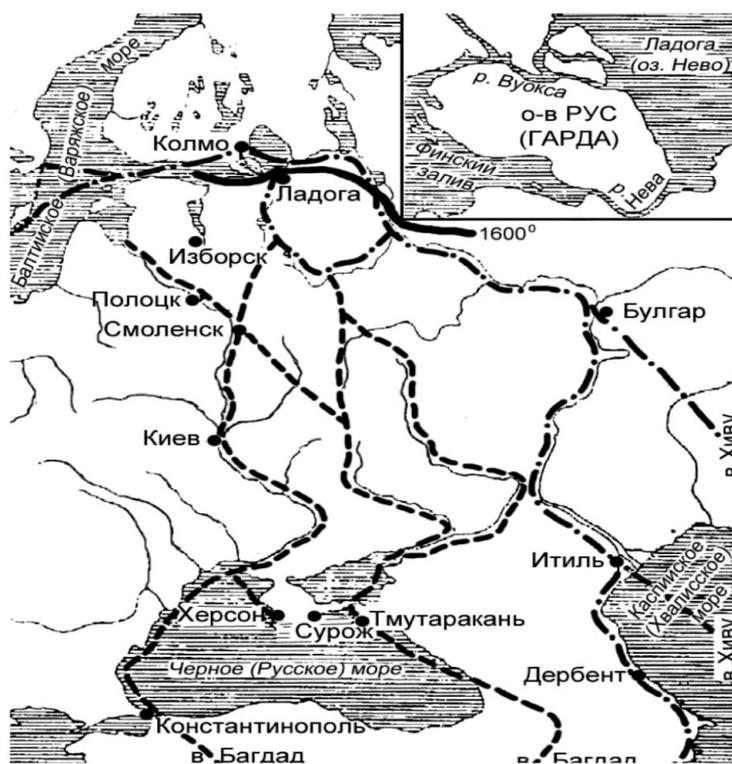


Рис. 1. Торговые пути, проходящие по территории древней Руси

Важным моментом в рассмотрении древних торговых водных путей является вопрос о соотношении торговли (экономической) и военной составляющих. В этом историческом горизонте проблематично установить границы между походами с целью торговли и военными операциями или же просто грабежами. Более того, объективно очень сложно определить в какой момент именно торговля стала преобладать над пиратством. Даже в последующие века после формирования сильных государственных образований походы за «добычей» не прекратились. В качестве примера можно привести поход казаков во главе со Степаном Разиным в Персию «за зипунами».

И, тем не менее, возвращаясь к вопросу влияния Волжского водного пути на формирование и экономическое развитие близлежащих территорий, можно выделить следующие основные закономерности:

1. Национальная консолидация – IX–XII века ознаменовались формированием Древнерусского государства, объединившего ряд восточно-славянских племенных союзов, отличительными особенностями которых была воинственность и мобильность, и всё как раз за счет высоко развитого флота;

2. Формирование национальной внешней торговли, об основе которой – купцах и их заморских походах, говорится в летописях и во множестве сказаний, как «о купцах – удалых молодцах», ходивших на судах в дальние края, славившихся как своим богатством, так и боевой отвагой;

3. Мощное экономическое развитие Волго-Каспийского региона, которое определялось, начиная примерно IX века, в основном именно подъемом мировой торговли между Восточной Европой и Ближним Востоком и Средней Азией. В этот период портовые города, особенно находящиеся на берегах Каспийского моря, очень быстро превратились в крупные торговые центры;

4. Изменение политической ситуации в Волго-Каспийском регионе, которая напрямую влияла и на торговые связи, что связано с укреплением Руси и началом ис-

пользования руссами сильного военного флота, тогда как ни одна другая из стран региона такового не имела.

Торговля со странами Востока была очень выгодной для Руси. Относительно преимуществ от проходящего транзитом через её территории торгового оборота между Европой и Азией можно сказать следующее: эксклюзивные товары, такие как пряности, шёлк и некоторые другие товары можно было приобрести только так. Более того, в X веке Русь становится основным посредником между Востоком и странами Европы, так как прямая торговля между ними стала практически невозможной из-за усилившегося влияния кочевых племен, преградивших им прямой путь. Французский поэт того времени, воспевая красавицу, говорил, что она одета в одежду из «русского шёлка». Но на Руси в то время не умели делать шёлк, так что это означало русский путь транзита товаров. И только после крестовых походов XI–XII веков Европа смогла обеспечить себе прямой доступ на Восток. До того же времени Русь являлась одним из главных поставщиков восточных товаров в Европу.

То есть, оценивая с современных позиций транзитный потенциал Руси, можно сделать четкий и однозначный вывод, что в IX–XI веках транзитный потенциал страны использовался очень эффективно, пополняя казну и увеличивая благосостояние её граждан. Если сравнить использование транзитного потенциала страны X и XXI века, то показатель эффективности использования транспортной артерии реки Волги будет далеко не в пользу последнего.

Еще одним положительным моментом функционирования Волжского торгового пути стало формирование целой сети судостроительных пунктов Поволжья. Не смотря на то, что точных сведений о судостроении в рассматриваемый период мало вследствие неразвитости письменности, все же обоснованно по некоторым письменным оговоркам, появляющимся со временем, можно выделить важнейшие пункты славянского судостроения: Ростов, Муром, Белозеро, позднее Ярославль, Москва, Нижний Новгород, а кроме того, ряд крупных прибрежных монастырей [5].

Со временем значение великих торговых путей уменьшалось. Тому был ряд объективных причин, которые в современной терминологии обозначались бы периодом глобального кризиса и рецессии, а во временном горизонте XII–XIII веков этими факторами стали: раздробленность Руси, упадок Византии, с разрушением Константинополя в 1204 году крестоносцами и перемещение центра мировой торговли оттуда в Венецианскую республику. Окончательный конец великим торговым путям положили захват ордынцами Поволжья для Волжского торгового пути и Нижнего и Среднего Поднепровья для пути «Из варяг в греки». Но история Волжского торгового пути на это не закончилась, а лишь через несколько веков перешла на качественно новый уровень, который позволил сделать гигантский скачок в развитии центрально-европейской части России – Поволжья.

«Территориальное пространство, заключенное между течениями рек Волги и Оки, дало материал для начального зарождения и роста Владимиро-Московского государства и уже в первую пору исторической жизни Руси послужило ареною колонизационной деятельности, направлявшейся сюда, как с северо-запада, из новгородского и ильменского центров, так и с юго-запада, из центра киевского и днепровского. Здесь приходили в соприкосновение между собою Русь северная и Русь южная; сталкивались между собою культура русская с культурой восточно-булгарскою; здесь пролегли две важнейшие водные магистрали, Волга и Ока, связывавшие между собою Запад и Восток, Европу и Азию. Здесь была колыбель будущей единой Руси, единой русской территории, единого русского народа; здесь билось и сердце этой единой Руси...» [2, с. 138–139].

#### 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] Википедия, свободная энциклопедия. [Электронный ресурс]. – Путь «Из варяг в греки». Режим доступа: Ru.wikipedia.org.
- [5] Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. 1927.

*А.В. Галушкин, А.Ю. Самарина, К.Ю. Коваленко*  
*ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*

## **СТАНОВЛЕНИЕ ОСНОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ РОССИИ В ДОРЕВОЛЮЦИОННЫЙ ПЕРИОД (XIX – НАЧАЛО XX ВЕКА)**

Считается, что государственное регулирование на транспорте – это изобретение XX века, особенно второй его половины. Очень много внимания уделяется данному вопросу в современном мире и, особенно, актуален он сейчас для внутреннего водного транспорта России, как одного из наиболее уязвимых звеньев транспортного комплекса страны, ведь на основе его базовых портов, рассматриваемых в перспективе крупными транспортно-логистическими терминалами, базируется идея развития транзитного потенциала страны [1]. Однако в настоящее время достаточно часто возникают дискуссии относительно вопросов государственного регулирования. Существуют, порой, совершенно противоположные мнения о том, как, в каких объемах, на какой основе оно должно базироваться. Но не стоит считать, что этот вопрос возник лишь в XX веке и активно культивируется в XXI. Для обоснования мотивированных суждений относительно государственного регулирования на транспорте важно знать исторический опыт в данном вопросе.

В первую очередь следует заглянуть в седую глубь веков. Первые исторические основы госрегулирования на внутреннем водном транспорте становятся заметны в XV веке, а именно, развивавшееся водное хозяйство Московской Руси и потребовало такого законодательного регулирования. В «Соборном Уложении» 1649 года царя Алексея Михайловича были помещены соответствующие статьи: например, об устройстве «езов» (речных заграждений для рыбной ловли) и водяных мельниц и об обеспечении при этом судоходства на реках путем устройства «ворот», через которые «можно было судам ходити» [2].

В XVIII веке Петр I обратил внимание на разбой на реке. Он издал по этому поводу и не только несколько специальных указов. В частности в Указе от 18 июля 1722 года речь шла конкретно о Волге и волжских работниках на торговых судах. Но это были лишь первые пробные шаги в вопросе государственного регулирования деятельности речного транспорта.

Следующий этап развития вопроса связан с появлением пароходов, условия работы и плавания которых потребовали разработки новых правил и инструкций, в связи с чем и возник вопрос о регулировании этой работы в целях общих интересов населения и судоходства. Первым шагом такого регулирования было издание в 1837 году особых правил плавания для паровых судов. Правила представляли из себя лишь несколько основных положений, сформулированных в 10 параграфах, которые устанавливали правила по таким вопросам как: движение пароходов «при всяком ветре, погоде и течении» с правой стороны реки, обязанность при встрече парохода с парусным или гребным судном пропускать их, при «проходе» небольших гребных и парусных судов устанавливалась обязанность «уменьшить или даже остановить свой ход,