

УДК 656.1(510)

*Рызынов Т.Ш., кандидат географических наук, младший научный
сотрудник*

Института монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН

Байкальского института природопользования СО РАН

Россия, г. Улан-Удэ

*Батомункуев В.С., кандидат географических наук, старший научный
сотрудник*

Института монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН

Байкальского института природопользования СО РАН,

Россия, г. Улан-Удэ

ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ ВО ВНУТРЕННЕЙ МОНГОЛИИ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

Аннотация: Статья посвящена транспортному сообщению во Внутренней Монголии в начале XX века. Исследуемый район в начале XX века как и любой другой географически и исторически уникален и важен для исследования. Строительство КВЖД, развитие торговых и приграничных отношений, вовлечение в хозяйственный оборот ресурсной базы региона, внутренние и внешние политические процессы, изменение административных границ повлекли за собой социально-экономические трансформации и интенсификацию транспортных связей в регионе. Анализ пространственной организации транспорта Внутренней Монголии на основе исторических литературных и картографических материалов позволил получить новые данные о явлениях и процессах, происходящих на маньчжуро-монгольской территории, о формировании транспортного каркаса территории и исторических предпосылках развития транспортных линий, что особенно

актуально в контексте формирования международных транспортных коридоров и других глобальных (крупных) инфраструктурных проектов.

Междисциплинарный подход на основе синтеза научных знаний является актуальным для решения поставленных научных задач в изучении данного региона. Комбинирование географических, исторических методов и источниковедческого анализа позволили раскрыть особенности территориальной структуры хозяйства и связей между ее подсистемами.

Ключевые слова: Монголия, Внутренняя Монголия, АРВМ КНР, транспорт.

Abstract: This article examines transportation in Inner Mongolia at the beginning of the 20th century. Like any other region in the region, the study area is geographically and historically unique and important for research. The construction of the CER, the development of trade and border relations, the economic integration of the region's resource base, internal and external political processes, and changes in administrative boundaries led to socioeconomic transformations and the intensification of transportation links in the region. An analysis of the spatial organization of transportation in Inner Mongolia, based on historical literary and cartographic materials, provided new data on the phenomena and processes occurring in the Manchu-Mongolian territory, the formation of the region's transportation framework, and the historical preconditions for the development of transportation lines. This is particularly relevant in the context of the development of international transportation corridors and other global (large) infrastructure projects. An interdisciplinary approach based on the synthesis of scientific knowledge is relevant for solving the research problems in studying this region. A combination of geographical, historical, and source analysis methods allowed us to uncover the specific features of the territorial structure of the economy and the connections between its subsystems.

Keywords: Mongolia, Inner Mongolia, Inner Mongolia Autonomous Region of China, transport.

Введение

Географические карты начала XX в. и другие исторические материалы содержат ценные сведения о природном, экономическом и социальном пространстве исследуемой территории. Они как источники исторической информации позволяют изучить значительный объем информации в достаточно обобщенном (генерализованном) виде для такой обширной по площади и разнообразной территории маньчжуро-монгольского мира.

Обзор литературных и картографических источников позволил проанализировать особенности транспортного сообщения во Внутренней Монголии в начале XX века. Такие как, основные населенные пункты, центры производства, торговли, религиозные и другие, а также основные маршруты между ними, типы используемого транспорта и другие особенности, характерные для того периода, включая взаимоотношения между монгольским, маньчжурским и китайским ханьским населением, а также их различными социальными группами. Важной информацией является появление новых топонимов на основе названий местности, что также является ценным для дальнейших междисциплинарных исторических и географических исследований.

Материалы и методы

Территория исследования по охвату совпадает с границами современного Автономного района Внутренняя Монголия. В первой половине XX в. Внутренняя Монголия претерпела целый ряд административно-территориальных преобразований, включая объединение монгольских сеймов в территорию Особых трех районов, а в дальнейшем включение их и территорию Барги в существующие до сих пор границы Автономного района Внутренняя Монголия КНР. В виду обширных хозяйственных, этнокультурных связей в исследование включены разновременные материалы не только о монгольских сеймах, но и о Барге.

Анализ существующих отечественных и зарубежных исторических источников различных периодов на первом этапе важен для накопления

первичных данных. Картографические материалы также являются важным источником информации в исследовании пространственных характеристик обширных по площади территорий и присущих для них исторических процессов.

На следующем этапе экономико-географического анализ маньчжуро-монгольской территории включает в себя анализ важнейших подсистем территориальной структуры хозяйства: материального производства, включающего в себя промышленное и сельскохозяйственное производство, а также таких подсистем как расселение населения, территориальный состав природных ресурсов и транспорта. При рассмотрении этих подсистем обращается внимание на обеспеченность, сочетание, степень территориальной концентрации, доступность ресурсов, особенности их географического положения.

В качестве источников использовались литературные и картографические источники для научного и практического познания изображённых на них объектов, явлений и процессов. Основными источниками для географического анализа стали: Карта Монголии 1914 г., составленная по данным бывшего уполномоченного в Монголии И.Я. Коростовца, при участии В.Л. Котвича, в масштабе 80 верст в дюйме; Карта Монголии 1925 г., изданная Коммерческой частью и экономическим бюро КВЖД под общим руководством В.И. Сурина (составители М.П. Андриевский, Н.Ю. Станкович, Л.А. Блашкевич), в масштабе 40 верст в дюйме; Карта Монголии 1925 г.и., составлена М.В. Зайцевым [Карта Монголии, 1925] (Харбинское издание. Карта Монголии / сост. М.В. Зайцев. Харбин: Типо-лито-цинкогр. Л.М. Абрамовича, 1925). Материалы исследований региона начала XX в.: Маракуева (1927), Матусовского (1888), Меньшикова (1916), Фрозе (1911), Носие (1904), Matsusaka (2001) и др.

Структуру проведенного исследования можно условно разделить на три основные части и выводы:

1. Анализ исторических литературных и картографических источников, получение пространственных данных, социально-экономических данных;
2. Выявление сочетаний (транспортные узлы или их зарождение, устойчивые маршруты, точки притяжения и др.), обеспеченности транспортными линиями, типы транспортного сообщения, степень территориальной концентрации, доступность ресурсов, особенности их географического положения

Результаты

Географическое положение и рельеф определили основные особенности, оказавшие влияние на хозяйственное освоение территории. С орографической точки зрения Внутренняя Монголия представляет собой плоскогорье, высотой в среднем около 1000 м над уровнем моря с выраженным понижением в районе южной части Монгольского Гоби. Последними ступенями террасы, которой это плоскогорье спускается на юг к китайской низменности, является Ордосское плоскогорье, делящееся рекой Желтой на две несхожих между собой части: лессовую —Хэтао и песчано-солончаковую— Ситао (Маракуев, 1927). Это плоскогорье прорезается с юго-запада на северо-восток горным хребтом Иньшан, являющимся продолжением горной системы Куньлун, с высотами до 2187 м., переходящую в горную систему хребта Большой Хинган. Следует отметить, что хребет Иншань с древних времен служил естественной преградой от нападения кочевников, позже замедлив активное заселение этих земель китайским населением. Континентальный климат, близость пустыни Гоби, горные хребты задерживающие атмосферные осадки с юга определили такие климатические особенности как сухость климата, холодные малоснежные зимы, жаркое лето и частые пыльные бури. Иньшанский хребет является естественным водоразделом для рек Внутренней Монголии Хуан, Лаоха, Далин и Люан и к юго-западу – Хуанхэ. Что отличает территорию бывшей провинции Суйюань развитой гидрографической сетью. Тем не менее, агробиологические условия

благоприятны для вегетационного периода большинства культур Северного Китая. Наиболее благоприятными климатическими условиями отличается район Суйюаньской провинции Хэ тао, расположенный между рекой Хуанхэ и условной линией вдоль Великой китайской стены— на юге. Более мягкий климат и возможность широкого искусственного орошения за счет сравнительно развитой гидрографической сети рек, пресных и соленых озер с плодородными поймами делают эту часть Внутренней Монголии плодородной, пригодной для земледелия и другой хозяйственной деятельности.

По своему этническому составу население Внутренней Монголии представляет сочетание монгольских племен и китайского ханьского населения, в процентном соотношении достигающего 80 % в общей численности населения. Активная ассимиляция монгольских племен (онютов, туметов, чахаров, ордосских и алашаньских монголов) и постепенное утрачивание своих национальных черт привели к переходу от кочевничества к оседлому земледелию и стойловому скотоводству, включая разведение птицы, свиней, ослов, то есть видов не типичных для кочевого скотоводства. Для китайского населения традиционно характерен тип расселения сравнительно большими группами по всему хошуну, где торговля, земледелие, огородничество и скотоводство являются основными видами деятельности. Таким образом, первые оседлые поселения являются своеобразными пунктами роста китайского населения, создавшими предпосылки появления крупных поселений на территории Внутренней Монголии, где до этого оседлыми пунктами были лишь буддийские монастыри. Что, в свою очередь, в корне изменило схему и интенсивность транспортных связей в регионе,

Основным типом хозяйствования монгольского населения являлось мясное скотоводство. В исторических источниках отмечается, что местное население кроме скотоводства занимается и земледелием, но с очень низким уровнем возделывания и продуктивности. Кроме скотоводства традиционным занятием были сбор грибов, охота на тарбагана, волков и цзеренов.

Производство представлено кустарным кожевенным производством, производством войлока, такелажных принадлежностей (веревки, ремни, сбруи), мелкое кустарное производство столярных и кузнечных изделий.

Торговля велась исключительно меновая. Продукты скотоводства и охоты обменивались на медную посуду, чугунные котлы, таганы, деревянные чашки, бочата для молока, муку, крупу, ханшин, чай и др., необходимые монголам предметы. Монголы же дают в обмен — кожи, шкуры волчьей, лисьи и тарбаганьи, скот, шерсть, грибы и разные лекарственные растения (Фрозе, 1911).

При характерной для того времени слабой изученности минеральных запасов, в литературных источниках отмечены значительные запасы угля, асбеста и самоцветных камней в хребтах Иншаня, а также нефтеносные участки, ожидающие освоения. Упоминаются места добычи угля в провинциях Суйюань и Жэхэ (Бэйбяо, Сараци, Да-циншань и т. д.). По подсчету Министерства Земледелия и Торговли, запасы угля во Внутренней Монголии определялись на 1926 г. (в млн. т.): каменный уголь (сорт антрацит) – 150, коксующийся уголь – 310. В Ордосе и в районе Чаояна отмечались месторождения железной руды с содержанием около 50% железа, запасы которой определяются в 370 тыс. т. Большое промышленное значение на тот момент имела поваренная соль и сода, встречающаяся во Внутренней Монголии повсюду в виде соленых и содовых озер, которая добывалась примитивным выпариванием (Маракуев, 1927; Фрозе, 1911; Hosie 1904; Matsusaka, 2001).

До строительства железных дорог гужевой транспорт являлся основным для перемещения грузов. Извозный промысел добываемой на озерах соли, а также китайских товаров на верблюдах в разные места Монголии являлся доходным по местным меркам видом деятельности. Связью между отдельными районами служили реки, по которым сообщение велось на лодках, и тракты.

Практически все транспортное сообщение во Внутренней Монголии совершалось по караванным дорогам:

1. Калган-Ургинская дорога, протяжением от Калгана до Алтан-Булака (б. Кяхта) в 2900 ли (или 1533 версты). От станка Сайн усу от неё поворачивает влево тракт на Улясутай. На дороге имеется восемь станков с постоянными дворами для пассажиров, расстояние между которыми в английских милях, по моим измерениям, таково:

2. Калган-Гуйхуаченский тракт, следующий направлением ж.-д. линии.

3. Гуйхучен-Кобдоская дорога, через Улясутай.

4. Гуйхучен-Баодоская дорога, протяжением в 100 миль. По ней существует сейчас постоянное автомобильное движение.

5. Баотоу-Уюанская дорога, протяжением в 447 ли (112 миль), недавно открытая для регулярного автомобильного движения. Автомобили покрывают ее в 7 ч. Дорога эта будет продолжена на Лин-хо, Пу-лан-нао, Ден-коу, Нинся и Ланчжоу (общим протяжением в 602 мили).

6. Гуйхуачен - Ургинская дорога, которую арбы проходят в 30 суток.

7. Гуйхуачен - Ланчжоуская дорога, проходимая арбой в 35 суток.

8. Калган - Самбейская дорога. Проходит через Калган-Долон-нор и Шиленгольский сейм на Хайлар.

9. Чен-дэ Яонанский тракт. Идет от Чен-дэ на Чифын, Кайлу, Яонань. Как раз тот тракт, по которому хотят проложить Яонань Жэхэйскую железную дорогу.

10. Чен-дэ-Пекинский тракт, идёт через Чен-дэ, Ланьпин, Кубейкоу в Пекин. На нем тоже предполагают проложить железную дорогу на Пекин.

Строительство железных дорог в корне изменило структуру территориальной организации хозяйства. Китайская Восточная железная дорога, построенная в северной части современной Внутренней Монголии, сблизила между собой ранее изолированные скотоводческие, лесные и земледельческие районы, обеспечив выход на ближайшие рынки русского Дальнего Востока и Южной Маньчжурии с дальнейшим выходом на мировой

рынок через порты Владивосток, Инкоу, Дальний. Особым спросом пользовались выращенные бобовые культуры, пшеница и мука, скот и лес.

По южной части Внутренней Монголии проходила единственная Калган-Суйюаньская железная дорога. Данный участок вместе с Пекин-Калганской дорогой составлял Пекин-Суйюаньскую железную дорогу, построенную в период с 1905-1921 гг. В период проектирования планировалось строительство Калган-Ургинской железной дороги с конечной станцией Урга. Подвижной состав дороги в 1925 г. состоял из 138 паровозов, 122 пассажирских и почтовых вагонов, 1526 товарных вагонов и платформ, двух цистерн и одной подвижной амбулатории; за последние годы вагонный парк сильно изнашивался. А общий доход дороги Пекина – Баотоу в 1924 г. составлял около 8,8 млн. долл., в том числе от перевозки 1,45 млн. пассажиров 1,9 млн. долл., от перевозки 1,4 т. груза – 6,5 млн. долл. (Маракуев, 1927).

Железная дорога была построена китайским правительством на заемные средства бельгийских и японских кредиторов. На тот момент существовал проект продолжения дороги до г. Уюань и далее до г. Нинся, находящегося в провинции Ганьсу. Что касается постройки других железных дорог, то можно упомянуть о проектах постройки дополнительной линии от Пекин-Суйюаньской ЖД до Калган-Ургинского тракта и далее до г. Гаонаньфу общей протяженностью 965 км (Маракуев, 1927; Matsusaka, 2001).

Одной из особенностей Внутренней Монголии является наличие судоходной реки Хуанхэ и водного транспорта. Исследователи территории начала XX века отмечают, что река Хуанхэ судоходна только выше по течению главного речного порта Внутренней Монголии г. Баотоу в направлении Ганьсу только для судов с малым водоизмещением. Путь от Нинся до Баотоу в 856 км занимал от 8 до 10 дней, но обратный путь требует 20–25 дней и более. Попытка постройки русскими предпринимателями в 1919 г. в Баотоу парового катера показала возможность судоходства легких моторных и паровых судов.

В восточной части Внутренней Монголии имеются три судоходных реки: Лао и Хуан, по которым летом, при полной воде, возможна перевозка грузов в пределы Фынтяньской провинции и река Люань, обладающая очень быстрым течением, по которой циркулируют от Долон-нора до Ян-пина до 3000 сампанов, тоннажем от 7 до 14 тонн; они проделывают путь от Долон-нора до Юн-шина в 15 суток. На западе только одна река Жёлтая судоходна и то только выше Баотоу, являющегося главнейшим речным портом Внутренней Монголии и весьма важным перегрузочным пунктом для монгольской торговли. По реке ходят в пределы Ганьсу плоты и мелкосидящие речные суда. Путь от Нинся до Баотоу занимает от 8 до 10 дней ¹⁾, но обратный путь требует 20-25 дней и более. Пристанью для Баотоу служит местечко Нанхайза, находящееся в трёх милях к югу от Баотоу.

В 1919 г. в Баотоу был впервые запущен паровой катер, что подтвердило возможность судоходства по Хуанхэ моторных с малой осадкой. Традиционным судами являлись китайские сампаны с основным маршрутом Нинся – Баотоу длиной около 856 км.

Исследование исторических литературных и картографических источников позволило получить разновременные данные о транспортном сообщении во Внутренней Монголии в начале XX века, типах транспорта, маршрутах, обслуживающих населенные пункты, места добычи полезных ископаемых, центры торговли. Все это позволило сопоставить, проанализировать и интерпретировать их в контексте социально-экономических процессов, происходящих в настоящее время.

Таким образом, Внутренняя Монголия со своими особенностями развития. Такими как минерально-сырьевые ресурсы, выгодное приграничное с Россией, соседствующее положение с Внешней Монголией Халхой, с центральными районами Китая географическое положение, наличием плодородных земель и пастбищ всегда представляла высокий интерес для

активного хозяйственного освоения, что невозможно без развития транспортных систем.

Заключение

Исследованные нами карты и литературные источники первой половины XX в достаточно точно позволяют проследить динамику развития транспортной системы региона хоть и в достаточно слабом ее проявлении. Экономико-географический анализ сопоставимых исторических и современных данных с использованием географических карт позволили получить подробную и верифицированную информацию. Актуализация этих данных позволила выявить особенности и закономерности пространственных процессов.

Выгодное географическое положение, благоприятные природно-климатические условия в пойме судоходной реки Хуанхэ, наличие богатых разведанных запасов минерального сырья на фоне низкой плотности населения способствовали активному заселению территории, росту городов, строительству дорог, промышленному освоению. Эти процессы стали основой современного высокого развития этих территорий в составе КНР.

Выгодное транспортно-географическое положение на древних караванных путях легли в основу крупной международной концепции «Один пояс – один путь».

Исследование выполнено за счёт гранта Российского научного фонда № 22-68-00054, <https://rscf.ru/project/22-68-00054>

Использованные источники:

1. Богословский В.А. Национальный вопрос в Китае (1911-1949) / В.А. Богословский, А.А. Москалев// Издательство «Наука», главная редакция восточной литературы. – Москва, 1984. 263 с.

2. Гольденберг Л. А. Русские картографические материалы как исторический источник и их классификация (по фондам центральных исторических архивов СССР) : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Л., 1958.
3. Денисов В.И. Россия на Дальнем Востоке. Санкт-Петербург : Типо-лит. Ю.Я. Римана, 1913. 151 с.
4. Дудин, П. Н. Монгольские хошуны и административная реформа в зоне маньчжуро-монгольского фронта - на картах И. Я. Коростовца (1914 Г.) и В. И. Сурина (1925 Г.) / П. Н. Дудин // Вестник Бурятского научного центра Сибирского отделения Российской академии наук. – 2024. – № 1(53). – С. 78-82. – DOI 10.31554/2222-9175-2024-53-78-82
5. Дудин, П. Н. Институты публичной власти у маньчжуро-монгольских народов Восточной Азии в первой половине XX В. (часть 2: постимперский политический порядок) / П. Н. Дудин // Политическая экспертиза: ПОЛИТЭКС. – 2023. – Т. 19, № 3. – С. 471-485
6. Дудин, П. Н. Традиционные институты публичной власти на монгольских землях имперского и республиканского Китая на сломе эпох (первая четверть XX в.): пространственная локализация и визуализация / П. Н. Дудин, А. Н. Бешенцев, К. Ю. Базаров // Oriental Studies. – 2023. – Т. 16, № 2. – С. 293-312
7. Козлов, П.К. Монголия и Кам. Трехлетнее путешествие по Монголии и Тибету (1899-1901 гг.). Второе издание (сокращенное). Москва : ОГИЗ, 1947. 431 с.
8. Котвич В. Л. Краткий обзор истории и современного политического положения Монголии : Прил. к карте Монголии, сост. по данным б. Рос. уполномоченного в Урге И.Я. Коростовца / Вл. Котвич. - Санкт-Петербург : Картогр. заведение А. Ильина, 1914. - 44 с., 4 л. ил. Зайцев
9. Лузянин, С. Г. Дипломатическая история событий на Халхин-Голе. 1932-1939 гг / С. Г. Лузянин // Новая и новейшая история. – 2001. – № 2. – С. 41-51.

10. Матусовский З. Л. Географическое обозрение Китайской империи : С карт. на 4 л. и 5 прил. в тексте / [Соч.] З. Матусовского. - Санкт-Петербург : тип. Имп. Акад. наук, 1888. - [4], XX, 358, [2], 87 с., 1 л. карт.; 26.
11. Маракуев А.В. Внутренняя Монголия // Вестник Маньчжурии. 1927а. № 8. С.35–47.
12. Маракуев А.В. Внутренняя Монголия // Вестник Маньчжурии. 1927б. № 9. С.46–55
13. Меньшиков П. Н. Северная Маньчжурия : с приложением карты всей Маньчжурии : отчет по командировке агентов Коммерческой части Китайской жел. дор. П. Н. Меньшикова, П. Н. Смольникова и А. И. Чиркова в 1914 и 1915 гг. / Китайская Восточная железная дорога. Гиринская провинция. — Харбин : Изд. Коммерческой части Китайской Восточной ж. д., 1916-, 1916. — XXI, 652 с. : табл.
14. Рыгзынов, Т. Ш. Анализ изменений административно-территориальных границ Внешней Монголии (Халхи) в начале XX века на основе ретроспективных картографических материалов / Т. Ш. Рыгзынов, В. С. Батомункуев // Наукосфера. – 2023. – № 12-1. – С. 16-23. – DOI 10.5281/zenodo.10303824.
15. Сурин Карта Монголии, издана Коммерческой частью и Экономическим Бюро К.В.Ж.Д. под общим руководством В.И.Сурина. Составлена по новейшим материалам М.П. Андриевским, Н.Ю. Станкович и А.М. Барановым. Чертили: М.П. Андриевский, Н.Ю. Станкович и Л.А. Блашкевич. 1925 г. Масштаб: 40 верст в дюйме
16. Фрозе Б. Восточная Монголия и ее колонизация // Вестник Азии. 1911. № 10. С. 90–136.
17. *Elleman B.* (2015). *International Competition in China, 1899–1991: The rise, fall, and restoration of the Open Door Policy* (1st ed.). Taylor & Francis, 2015. 220 p.
18. Hirayama N. Reconstructing a spatial knowledge in northeast asia: Rehe through the eyes of the japanese army in the early 1930s // Palgrave Series in

Asia-Pacific studies. 2022, pp. 239-260. http://doi:10.1007/978-981-19-0124-9_9

19. Hosie A. Manchuria. Its people, resources and recent history. London : Methuen&Co, 1904. 293 p.
20. Manchuria. Handbook prepared under the direction of the historical section of the foreign office. London: H.M. Stationery office, 1920. 87 p.
21. Matsusaka Y.T. The making of Japanese Manchuria, 1904-1932. London : Harvard university Asia center, 2001. 522 p.
22. Penwell C. South Manchurian Railway Company Publications in the Japanese Collection. URL: <https://blogs.loc.gov/international-collections/2019/02/south-manchurian-railway-company-publications-in-the-japanese-collection/> (дата обращения: 1.10.2022)