

### **ТРАНСГРАНИЧНЫЕ ВОДНЫЕ ПУТИ РОССИИ И МОНГОЛИИ: К ИСТОРИИ ИССЛЕДОВАНИЯ БАССЕЙНА РЕКИ СЕЛЕНГИ**

В статье рассматривается трансграничный водный путь между Россией и Монголией. Дается краткая характеристика р. Селенги, отмечаются особенности судоходства. Показывается формирование интереса со стороны русского правительства к Селенгинскому речному бассейну, значимости его в экономическом, торговом и стратегическом отношении и использовании в качестве транзитного водного пути в Монголию. Сообщается о научно-исследовательских экспедициях и объемах проведенных работ по улучшению водного пути, а также реакции на эти действия со стороны Китая и Монголии.

*Ключевые слова:* трансграничный водный путь, р. Селенга, научно-исследовательские партии, Монголия, Россия.

А.А. Raspopina

### **TRANSBOUNDARY WATERWAYS OF RUSSIA AND MONGOLIA: TO THE HISTORY OF THE STUDY OF THE SELENGA RIVER BASIN**

The article is consider of history of the transboundary waterway between Russia and Mongolia. This article is about of a description of the Selenga River, peculiarities of navigation. This text is described of the formation of interest on the part of the Russian government towards the Selenga river basin, it`s importance in economic, trade and strategic terms and use as a transit waterway to Mongolia. The article reported about research expeditions and the amount of work done to improve the waterway, as well as the response to these actions by China and Mongolia.

*Keywords:* transboundary waterway, Selenga river, research parties, Mongolia, Russia.

Термином «трансграничные воды» принято обозначать все водные объекты, по которым проходит или которые пересекает государственная граница. Необходимость совместного использования таких водных ресурсов странами-соседями зачастую может приводить к возникновению некоторой напряженности во взаимоотношениях, стать причиной конфликта или наоборот – служить объединяющим фактором. В 1992 г. в Хельсинки странами ЕС была подписана Конвенция по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер, в том же году к Конвенции присоединилась и Россия.

Государственная граница Российской Федерации пересекает более 800 различных водных объектов. «Россия располагает богатейшими водными ресурсами; на территорию России притекает около 200 км<sup>3</sup> воды в год, а вытекает с нее в три раза меньше» [7, с. 119].

Между Россией и Монголией трансграничной рекой является Селенга – основной приток озера Байкал. Ее исток находится в Монголии и образован слиянием двух рек – Идэр и Мурэн. В Байкал Селенга приносит в среднем око-

ло 30 км<sup>3</sup> воды. Длина реки составляет 1 024 км, из них в пределах России находится 409 км.

Сегодня Селенга не используется в судоходном отношении так, как использовалась 100–200 лет назад. В то время ее считали судоходной на всем протяжении и от русской границы до впадения в Байкал, и на территории Монголии. В то же время не на всех участках реки наблюдался одинаковый по масштабам грузо- и пассажиропоток. Наиболее оживленным судоходное движение существовало на участке Верхнеудинск – Билютай протяженностью 175 верст, что было возможным в силу относительной глубины фарватера. Сложные природные условия бассейна Селенги существенно влияли и влияют на колебания годового стока – периоды маловодья сменяются паводками. В этой связи Селенга не являлась рекой постоянно судоходной на всем ее протяжении. Так, отрезок пути от Усть-Кяхты до Билютая пароходы с большой осадкой могли проходить лишь при подъеме воды. Селенгу в отличие от Ангары не перегораживали многочисленные пороги, кармагулы и шиверы, но движение пароходов и буксировку судов затрудняло большое количество перекатов. Если произвести подсчет по навигационной карте р. Селенги, то от границы с Монголией, на первые 80 км пути уже в пределах России можно насчитать 29 перекатов. Многие из них имеют крайне узкий и извилистый судовой ход с малыми глубинами [1, подсчет по Атласу р. Селенги].

Несмотря на существенную значимость реки в экономическом, торговом и конечно стратегическом отношении, она долго оставалась вне зоны внимания научно-исследовательских экспедиций и навигационно-описных партий. Селенга даже не состояла в ведении Министерства Путей Сообщения.

Основной объем селенгинских грузов давала кяхтинская торговля. Строительство транссибирской железной дороги, русско-японская война 1904–1905 гг., события в Китае начала XX в. и самой Монголии способствовали тому, что необходимость исследования сибирских рек нескольких водных бассейнов, в частности, Селенгинского, а также Амурского и Ленского стала активно рассматриваться на правительственном уровне. Реки этих бассейнов давали возможность использования их в качестве дополнительного (хоть и не круглогодично действующего) пути для массовых перевозок на восток страны грузов военного ведомства, могли способствовать активизации переселенческого движения и так необходимого скорейшего хозяйственного освоения обширного сибирского края. В связи с этим, Министерство Путей Сообщения решило взяться за изучение режима рек перечисленных бассейнов и способствовать улучшению их судоходства.

В журналах заседаний комитета Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог, датированных апрелем 1907 г., содержатся сведения о принятом решении относительно необходимости провести изучение рек Амура, Зеи и Селенги. В течение двух недель была составлена пояснительная записка для Особого совещания при Государственном совете, в которой акцентировалось внимание на значимости сибирских водных путей для будущего России и необходимости скорейшей колонизации Сибири. По поводу Селенги отмечалось, что она «служит издавна естественным водным торговым путем на Кяхту,

а также стратегическим путем в Монголию и имеет большое экономическое значение в жизни Забайкалья» [6, д. 2413, л. 70 об.]. Была составлена смета на проведение таких масштабных работ. Для трех речных бассейнов предполагалось затратить средства в размере 120 000 р. В смету входило путевое довольствие экспедиций, командированных на Амур, Селенгу и Зею, а также проезд из Петербурга до места работы и обратно. На исследование Селенги от Монгольской границы до Байкала решено было выделить 35 000 р. Уже 16 июня 1907 г. из Петербурга на поезде выехала партия для исследования Селенги в составе 15 человек инженеров, техников, служащих, двух студентов-практикантов и одного фельдшера. Начальником Селенгинской партии назначался титулярный советник инженер Путей Сообщения А.К. Старицкий.

Работы по мониторингу рек Восточной Сибири велись на протяжении 1907–1909 гг. В это же время на р. Лене работала «Партия по исследованию рек Ленского бассейна». Одновременно детально исследовали и картографировали реки нескольких речных бассейнов. Сведения, поступающие о Селенге, способствовали возникновению неослабевающего интереса к ее судоходству, как со стороны частных лиц, одной из которых была фирма «Коковин и Басов» в Кяхте, частично финансировавшая экспедиции, так и в правительственных сферах.

Перед описной партией А.К. Старицкого была поставлена задача сбора данных, необходимых для составления проекта расчистки перекатов, строительства заградительных дамб и укрепления берегов. Этой экспедицией была проведена первая инструментальная съемка р. Селенги на всем ее протяжении в пределах России в масштабе 10 саж. в 0,01 саж. Удалось провести и рекогносцировочную съемку 36 верст Селенги в пределах Монголии от государственной границы, а также ее притоков: р. Орхона – на протяжении 68 верст, р. Хилка – на 200 верст и р. Чикоя – на 365 верст.

Все эти научно-исследовательские работы проводились за несколько лет до обретения автономии Внешней Монголии, в то время страна находилась еще под сильным влиянием Китая. Кроме того, учитывая непростую международную обстановку, интерес России к Селенге – трансграничному водному пути, не могло не вызывать некоторого подозрения. После вхождения в 1907 г. России в состав Антанты, она оказалась связана со своими союзниками – Великобританией и особенно Японией определенными обязательствами в отношении Монголии. Именно поэтому все работы по исследованию трансграничного водного пути необходимо было проводить достаточно осторожно.

Тем не менее собранные сведения помогли осуществить ряд мер по улучшению судоходства Селенги, хотя только в пределах России: была проведена обстановка речного фарватера, укреплены берега, закрыты несудоходные протоки. Использование землечерпательных машин значительно облегчило поддержание судового хода в порядке. Материалы описной партии Старицкого легли в основу первых подробных лоцманских карт Селенги, которые значительно упрощали судоходство, хотя и нуждались в ежегодных уточнениях в связи с частой сменой речного фарватера. Все экспедиционные материалы А.К. Старицкого были опубликованы Управлением Внутренних Водных Путей и шоссейных дорог в 1913 г.

в Петрограде. В 1908 г. был издан отдельный отчет – «Рекогносцировочные исследования в 1908 г. р. Селенги и Орхона в пределах Монголии и р. Чикоя».

После передачи в 1915 г. р. Ангары и Селенги с притоками в ведение «Партии по исследованию рек Ленского бассейна», возглавляемой инженером А.Н. Лагутиным, было начато осуществление створной и бакенной, освещаемой ночью подвижной обстановки р. Селенги от Верхнеудинска до Усть-Кяхты и на наиболее сложных Номохоновских перекатах. Мощные летние паводки и переменчивая сила речного потока могли неоднократно в течение навигации смещать судовой ход. Случалось, что пароход, пройдя вниз по одной протоке, возвращаться должен был уже по другой.

Очередные описные работы Селенги на территории нашего государства и в Монголии удалось провести только в навигацию 1919 г. несмотря на непростую политическую обстановку и в нашей стране, и в Монголии. Еще в 1918 г. богдо-гэгэновское правительство спешно закрыло русско-монгольскую границу. Советским гражданам был запрещен въезд на территорию Монголии и все контакты с Россией были прерваны. Несмотря на события революции и гражданской войны, новая власть, можно сказать, унаследовала интерес к такому трансграничному водному пути, которым являлась р. Селенга. На 1919 г. планировалась очередная комплексная экспедиция, ориентированная в первую очередь на изучение монгольской части Селенги, вплоть до ее истоков, о которых к тому времени было весьма смутное представление. Монголия до 1911 г. находилась в зависимости от Китая, поэтому ее реки были закрыты и даже исследование их не разрешалось. Судоходство по монгольским рекам было развито довольно слабо «не потому, что нет годной для этого реки, а оно не развилось лишь вследствие противодействия китайского правительства, боявшегося усиления русского влияния в Монголии» [3, д. 4, л. 31].

Молодое советское государство большое значение придавало Селенге как возможному транспортному пути. Руководитель исследовательских работ в Монголии 1919 И.Ф. Молодых писал: «Этот путь будет иметь большое значение в смысле транспорта монгольского сырья и скота в Россию; достаточно сказать, что в настоящее время скот Улясутайского района гонится в пределы России по тракту в продолжении месяца, а во время дождей значительно больше, испытывая всякие лишения и даже опасность падежа, при этом скот теряет в весе до 1 ½ пуд., между тем, как по Селенге даже сплавом значительно быстрее» [5, с. 65]. Молодых был уверен, что Селенга будет играть существенную роль в сближении России с Монголией.

Экспедиция 1919 г. в Монголии проработала очень результативно, «была обследована р. Селенга от образования ее (слияния рр. Эдер-гола и Тельгир-Мурина), до границы Монголии общим протяжением 565 верст, р. Эдер от Шумултай-хурэ до устья, протяжением 320 верст, р. Тельгир-Мурин на 110 верст от устья и р. Буксуй, приток р. Тельгир-Мурина, на 30 верст от устья» [4, с. 23].

В навигацию 1920 г. работы по обследованию Монгольской части селенгинского бассейна предполагалось продолжить. Однако, в результате осложнившейся политической обстановки, описные работы сосредоточились только на нижнем участке р. Селенги от г. Верхнеудинска до ее устья. На этом участке

уже практически не существовало регулярного пароходного движения и не проводилась обстановка реки, вследствие чего, к 1920 г. он оказался совершенно перемытым, со времени его инструментальной съемки в 1908 г. В ходе работ была составлена новая судоходная карта и сделана съемка бара р. Селенги. Завершить же исследование Монгольской Селенги удалось только в 1923 г., когда появилась возможность организовать «первый пробный рейс выше границы Монголии, чтобы практически подтвердить данные, добытые исследователями в 1919 г.» [2, д. 174, л. 96 об.].

По общим результатам исследовательских работ в Ангаро-Байкальском, Ленском и Селенгинском бассейнах, был опубликованы: сборная карта р. Ангары, навигационная карта р. Селенги в пределах Монголии на протяжении 300 верст в масштабе 250 верст в 0,01 саж. с отдельными перекатами в более крупном масштабе, с описаниями существующих для судоходства препятствий и фотографиями наиболее характерных мест. Отчеты о проведенных работах содержали комплексный подход к решению поставленных задач и отражали не только гидрографическую ситуацию данных речных бассейнов, но и физико-географическую характеристику местности.

1 ноября 1932 г. было принято постановление ЦК ВКП(б) О Монголии, в котором планировался ряд мероприятий, направленных на приведение в судоходное состояние Селенги в монгольской части и ее притока – Орхона. Необходимо было не только провести дноуглубительные работы, но и построить 10 буксиров и 19 барж. Все работы требовалось осуществить до начала навигации 1933 г. Селенгинское пароходство должно было быть изъято из ведения Восточно-Сибирского Управления водного транспорта и организовано самостоятельное управление, подчиненное Наркомводу. Однако ни российская, ни Монгольская сторона еще не подошли к рассмотрению вопроса о необходимости бережного отношении к трансграничным водным богатствам.

Впервые Россия и Монголия заговорили о рациональном использовании и охране вод бассейна р. Селенги только в 1974 г. В дальнейшем была подписана серия Соглашений, направленная на сохранение экологического равновесия Селенги, являющейся основным притоком озера Байкал. В настоящее время отношения двух стран в сфере охраны и использования трансграничных вод регулируются Соглашением по охране и использованию трансграничных вод, подписанным Правительством Российской Федерации и Правительством Монголии в 1995 г., продолжившего преемственность соглашения 1974 г. Но эти Соглашения не решают всех проблем, связанных с использованием водного богатства Селенги. Даже незначительное нарушение равновесия в экосистеме водного объекта может привести к далеко идущим последствиям. Сегодня в дипломатических документах Селенга уже фигурирует не как важнейший водный путь между Россией и Монголией, а как самая крупная река, питающая озеро Байкал – объект Всемирного природного наследия ЮНЕСКО, над сохранением которого необходимо серьезно задуматься.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Атлас р. Селенги от госграницы до устья. Навигационная карта с пристанями. Ч. 1 / сост. по материалам исслед. ВСО Гипроводтранса в 1931 г., под ред. гл. инж. И.Ф. Молодых. – Иркутск, 1934.
2. ГАИО. – Ф. 268. – Оп. 1. – Д. 174.
3. ГАИО. – Ф.Р-218. – Оп. 1. – Д. 4.
4. Малышев В.М. Исследования рек Восточной Сибири / В.М. Малышев, И.Ф. Молодых. – Иркутск, 1924. – 53 с.
5. Молодых И.Ф. Краткий отчет о работах Монгольской экспедиции 1919 г. под начальством И.Ф. Молодых. Селенга в пределах Монголии / И.Ф. Молодых. – Иркутск, 1920. – 172 с.
6. РГИА. – Ф. 190. – Оп. 4. – Ч. 1. – Д. 2413.
7. Фрумин Г.Т. Трансграничные водные объекты и водосборы России: проблемы и пути их решения / Г.Т. Фрумин, Л.А. Тимфеева // Биосфера – Междисциплинарный научный и прикладной журнал. – 2014. – Т. 6, № 2. – С. 118–133.

### Информация об авторе

*Распопина Алена Александровна* – кандидат исторических наук, доцент, кафедра истории и международных отношений, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: alen\_a77@mail.ru.

### Author

*Raspopina Alena A.* – Candidate of Science in Historical Sciences, Associate Professor, Department of History and International Relations, Baikal State University; Lenin str., 11, Irkutsk, 664003, e-mail: alen\_a77@mail.ru.