

ИСТОРИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ HISTORICAL GEOGRAPHY

УДК 913

DOI: 10.37490/S221979310031127-2

Д. В. Орженовский¹, В. Л. Мартынов², Т. А. Андреева³

^{1,2,3}Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена,
г. Санкт-Петербург, Россия

³Санкт-Петербургский государственный университет, г. Санкт-Петербург, Россия

¹E-mail: denisorz@mail.ru

²E-mail: lwowich@herzen.spb.ru

³E-mail: chippo_@mail.ru

КАРТОГРАФИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ИЗУЧЕНИЯ ИСТОРИЧЕСКОЙ ГЕОГРАФИИ СЕВЕРО-ЗАПАДА РОССИИ

Исторический процесс на территории Северо-Запада России отличается сложностью и многогранностью. На протяжении веков в данном регионе происходили разнообразные исторические события, менялись политические и административные границы, основывались города, прокладывались новые и приходили в упадок старые пути сообщения, развивалась промышленность и торговля. Все эти изменения были взаимосвязаны и взаимно обусловлены, что выявляет необходимость комплексного рассмотрения всех перечисленных явлений. Особое значение при этом приобретает учёт пространственного расположения различных географических объектов и явлений, т. к. он позволяет понять, почему их взаимодействие протекало именно так, а не иначе. Однако для понимания пространственных связей необходимы карты, и притом комплексные, показывающие одновременно объекты и явления разных типов.

В статье рассматриваются вопросы отображения исторического развития Северо-Запада России на комплексных историко-географических картах, охватывающих период с V–VI вв. н. э. по начало XXI в. Приводится обзор источников, использованных при составлении карт. Анализируются проблемы, возникшие при картографировании объектов различных типов, и указываются пути их решения. Также приводится периодизация исторического процесса на территории Северо-Запада, разработанная при создании карт.

Ключевые слова: Северо-Запад России, историческая география, серия карт, пути сообщения, исторические границы.

Для цитирования: Орженовский Д. В., Мартынов В. Л., Андреева Т. А. Картографические материалы для изучения исторической географии Северо-Запада России // Псковский регионологический журнал. 2024. Т. 20. № 3. С. 99–119. DOI: <https://doi.org/10.37490/S221979310031127-2>.

D. V. Orzhenovskii¹, V. L. Martynov², T. A. Andreeva³

^{1,2,3} Herzen Russian State Pedagogical University, Saint Petersburg, Russia

³ Saint Petersburg State University, Saint Petersburg, Russia

¹E-mail: denisorz@mail.ru

²E-mail: lwowich@herzen.spb.ru

³E-mail: chippo_@mail.ru

CARTOGRAPHIC MATERIALS FOR STUDYING THE HISTORICAL GEOGRAPHY OF NORTHWEST RUSSIA

The historical process in the North-West Russia is characterized by complexity and versatility. Over the centuries, this region has witnessed a variety of historical events, changes in political and administrative boundaries, the founding of cities, the establishment of new communication routes, and the decline of old ones, alongside the growth of industry and trade. These changes were interconnected and mutually influential, highlighting the need for a comprehensive examination of all these phenomena. The spatial positioning of various geographical objects and phenomena is particularly significant, as it helps us understand why their interactions occurred in the ways they did. To grasp these spatial relationships, however, complex maps are necessary, ones that simultaneously depict different types of objects and phenomena.

This article addresses the portrayal of North-West Russia's historical development on complex historical and geographical maps spanning from the 5th-6th centuries AD to the early 21st century. It includes a review of the sources used in creating the maps. The article also analyzes the challenges faced in mapping various types of objects and outlines solutions to these problems. Additionally, it presents a periodization of the historical process in the region, developed during the creation of the maps.

Keywords: North-West Russia, historical geography, a series of maps, communication routes, historical borders.

For citation: Orzhenovskii D. V., Martynov V. L., Andreeva T. A. (2024), Cartographic materials for studying the historical geography of Northwest Russia, *Pskov Journal of Regional Studies*, vol. 20, no. 3, pp. 99–119. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.37490/S221979310031127-2>.

Введение. Северо-Запад России, как его обычно понимают географы, включает территорию Санкт-Петербурга, Ленинградской, Псковской и Новгородской областей, а также, как правило, Калининградской области, занимающей полуэксклавное положение и отделённой от основной территории России территориями других государств [10]. В контексте исторической географии из этого определения, очевидно, следует исключить Калининградскую область, окончательно вошедшую в состав России лишь в середине XX в. В то же время западная часть Вологодской области, ныне относящаяся к Российскому Северу, исторически была тесно связана с Северо-Западом

как путями сообщения (в частности, Маринской и Тихвинской водными системами), так и административной принадлежностью — в различные исторические эпохи она входила в состав различных административно-территориальных единиц с центрами в Новгороде и Санкт-Петербурге — Ленинграде.

Исторической географии Северо-Запада посвящено немало работ. В них рассматриваются такие вопросы, как история и современное состояние исторических водно-волоковых путей [5; 15; 27], водных путей с каналами [16; 25; 26] и древних сухопутных дорог [20; 28], а также эволюция административно-территориального деления как Северо-Запада в целом [8; 9], так и отдельных его регионов [2; 7]. В ряде этих работ присутствуют многочисленные карты, однако они, как правило, показывают лишь какие-то определённые объекты (например, системы исторических путей сообщения или изменения границ административно-территориальных образований) без учёта их взаимосвязей с географическими объектами иных типов.

Авторами данной статьи составлены комплексные историко-географические карты Северо-Запада России, показывающие одновременно границы (как внешние, так и внутренние), систему городов и соединяющие их пути сообщения (по возможности с указанием перевозимых по ним основных грузов), а также происходившие на территории региона основные исторические события (например, боевые действия). Эти карты были составлены в ходе работ над Атласом-справочником Санкт-Петербурга, который в настоящее время готовится к изданию в РГПУ им. А. И. Герцена.

Данный атлас является комплексным изданием, включающим большое количество карт, посвящённых процессам, объектам и явлениям, происходившим или имеющим место на территории города, а также связанным с ним.

Существенным компонентом любого комплексного атласа является набор исторических карт, показывающих развитие изучаемой территории. Однако история Санкт-Петербурга неотделима от истории окружающего его региона, поэтому в атлас будут включены также карты, показывающие историческое развитие Северо-Запада России.

Рассмотрим далее историю Северо-Запада, начиная с эпохи формирования современных геопространственных структур, т. е. V–VI вв. н. э., и до наступления современной эпохи [14].

В середине первого тысячелетия н. э. начинается заселение территории Северо-Запада предками современных народов. Так, с востока приходят племена финно-угорской группы уральской семьи, с юго-запада — балтийские племена, с юга — славянские (кривичи и словене). Начинает формироваться система основных речных путей: Балтийско-Каспийский путь, Балтийско-Днепровский («из варяг в греки») и другие. Возникают первые укреплённые поселения — будущие города.

В 862 г., согласно русским летописям, возникает первое на территории Северо-Запада государство — Новгородская земля, основанная варягом Рюриком. Двадцать лет спустя оно объединяется с другими русскими княжествами, и формируется Древнерусское государство (Киевская Русь), в котором Новгород фактически играл роль столицы северной части страны.

Начало XII в. ознаменовалось постепенным распадом Киевской Руси. Так, в 1136 г. обособилась Новгородская земля (Новгородская республика), отличавшаяся от других русских земель республиканской (вечевой) формой правления. Её территория включала бассейны рек Великая, Луга, Нева, Онега, Северная Двина, доходила на севере до Белого моря и местами заходила в бассейн Волги. Новгородская республика вела активную внешнюю торговлю, при этом главным её торговым партнёром до конца XIV в. был Готланд, а позже — Ганзейский союз.

В XIII в. обстановка на северо-западной границе Руси существенно изменяется. Северное побережье Финского залива переходит под власть шведов, южное становится датской Эстляндией, а к западу от Чудского озера и псковских земель формируются владения рыцарей Ливонского ордена, преимущественно немцев (позже Эстляндия также переходит под власть ордена). После этого шведы и немцы начинают наступление на Русь, но русские войска побеждают их в ряде сражений, среди которых наиболее известны Невская битва (1240 г.) и Ледовое побоище (1242 г.), выигранные войсками князя Александра Невского. Для защиты от нашествий на северо-западной окраине Руси начинают возводиться первые каменные крепости, хотя особенно много их появляется в следующем, XIV столетии.

На рубеже XIII–XIV вв. шведы пытаются закрепиться в устье Невы, основав крепость Ландскрону (1300 г.), но на следующий год новгородцы её разрушают. В 1323 г. новгородцы ставят крепость Орешек на истоке Невы, тогда же заключается первый договор об установлении границы между Новгородской республикой и Шведским королевством — Ореховецкий мир. Несколько позже обособляется Псковская земля (1348 г.), которая, как и Новгород, становится феодальной вечевой республикой. Южным соседом Псковской и Новгородской земель становится Великое княжество Литовское, постепенно присоединяющее бассейн Западной Двины.

На протяжении XV в. Новгородская республика вступает в полосу упадка, вызванного концентрацией власти в руках боярской верхушки. В то же время Московское великое княжество неуклонно присоединяет разрозненные княжества Центральной России, а также закрепляет за собой территории, прежде находившиеся в совместном владении Новгорода и Москвы (Вологда, Торжок, Бежецкий Верх). Наконец в ходе двух войн (1471 и 1478 гг.) Новгородская республика переходит под власть Москвы и прекращает своё существование. С этого времени начинается история объединённого Русского государства.

В начале XVI в. (1510 г.) под непосредственную власть московских князей переходит и Псков. Затем в ходе войны с Великим княжеством Литовским происходит присоединение верховьев реки Великой, где в 1536 г. основывается крепость Себеж. В 1558 г. начинается Ливонская война, в ходе которой русские войска захватывают значительную часть Ливонии, однако позже их вытесняют оттуда шведы и объединившиеся с литовцами поляки, создавшие новое крупное государство — Речь Посполитую. Затяжной военный конфликт завершается подписанием в 1582 г. Ям-Запольского мира с Речью Посполитой и в 1583 г. Плюсского перемирия со Швецией. Под властью Швеции остаются Корела, Копорье, Ям и Ивангород, которые возвращаются в состав России в 1595 г. по Тязвинскому миру.

В начале XVII в. Российское государство вступило в полосу кризиса, известного как Смутное время. Пользуясь неурядицами в стране, шведы вновь захватили побережье Финского залива, а также поставили под контроль важнейший водный путь — реку Неву, где они в 1611 г. основали крепость Ниеншанц на месте прежней Ландскроны. В том же году они захватили Новгород, который продолжали удерживать до 1617 г., когда он вернулся к России по Столбовскому миру, установившему новую русско-шведскую границу. Параллельно тянулась и русско-польская война, в ходе которой Себеж и Невель перешли под власть Речи Посполитой, что было закреплено Деулинским перемирием 1618 г. В 1654 г. эти города снова были взяты русскими войсками и по Андрусовскому перемирию 1667 г. были закреплены за Россией, однако в 1678 г. были переданы обратно полякам в обмен на признание за Россией Киева.

Значительные изменения на Северо-Западе произошли в первой половине XVIII в. В 1700 г. началась Северная война, в ходе которой русские войска отвоевали у шведов устье Невы, где в 1703 г. был основан Санкт-Петербург, ставший затем столицей России. Война продолжалась до 1721 г. и кончилась Ништадтским миром, в результате которого Россия получила район Невы (за которым с тех пор закрепилось его шведское имя — Ингерманландия), Карельский перешеек с Выборгом, Эстляндию и Лифляндию. Ещё одна война со Швецией (1741–1743 гг.) привела к присоединению к России Вильманстранда (нынешней Лаппенранты) и Фридрихсгама (Хамины).

В это же время происходят изменения и внутренних границ. В 1708 г. создаётся Ингерманландская (с 1710 г. Санкт-Петербургская) губерния, поначалу простиравшаяся до Твери и Ярославля включительно. Столь крупная административная единица была, однако, весьма неудобной в управлении, и в 1727 г. Ярославль отходит к Московской губернии, а территория прежних Псковской и Новгородской земель (без бассейна Северной Двины, но с Белоозером, исторически к ней не относившимся) выделяется в Новгородскую губернию. В составе Санкт-Петербургской губернии остаётся собственно Ингерманландия и до 1744 г. — Карельский перешеек и Северное Приладожье, образовавшие затем Выборгскую губернию.

Возникновение Санкт-Петербурга приводит и к перераспределению торговых путей. Если до XVI в. система коммуникаций Северо-Запада была ориентирована главным образом на Новгород, а в XVII в. существовали несколько равнозначных центров (Новгород, Псков, Нарва, Ниен, Выборг), то с начала XVIII в. главным узлом всех путей становится Санкт-Петербург. Одновременно начинают возникать различные предприятия, как в самом Санкт-Петербурге, так и в его окрестностях (Охтинский, Сестрорецкий, Ижорский заводы) и на водных путях, ведущих к городу (Олонецкая, Вытегорская верфи, Петровский завод). Для облегчения подвоза хлеба к столице строятся каналы — Вышневолоцкий (1703–1708 гг.) и Ладожский (1719–1731 гг.).

Вторая половина XVIII в. характеризуется масштабными административными преобразованиями. Вместо прежних губерний и провинций, сильно различавшихся по размерам, начиная с 1775 г. создаются примерно одинаковые по численности населения наместничества, позже переименованные в губернии. Таким образом формируется сетка административно-территориального деления, просуществовавшая

в течение последующих полутора веков. В пределах Северо-Запада её образуют Санкт-Петербургская, Псковская и Новгородская губернии, на Карельском перешейке к ним примыкает Выборгская, между Ладожским и Онежским озёрами — Олонецкая (в 1796–1801 гг. присоединённая к Новгородской, затем вновь ставшая самостоятельной). В связи с выделением большого числа новых уездов основываются многочисленные города, особенно в бывших новгородских владениях, где в прежнее время городов было немного.

После первого раздела Речи Посполитой (1772 г.) к России присоединяется правобережье Западной Двины, включая Себеж и Невель — города современной Псковской области. Военные действия в этот период ведутся лишь на море (русско-шведская война 1788–1790 гг.) и особого влияния на историю Северо-Запада не оказывают. По итогам же следующей русско-шведской войны (1808–1809 гг.) в состав России входит Великое княжество Финляндское, и Северо-Запад впервые за всю историю оказывается в глубине страны.

Для первой половины XIX в. характерно бурное развитие сети каналов. В этот период в дополнение к Вышневолоцкой водной системе открываются Мариинская (1810 г.) и Тихвинская (1811 г.), также соединяющие бассейны Невы и Волги. Обводной канал на Ладожском озере доходит до Свири, появляются также обводные Онежский и Белозерский каналы. Ещё один водный путь — построенный в 1829 г. канал герцога Вюртембергского — связывает Шексну с бассейном Северной Двины. После постройки каналов отпадает необходимость в волоках, и те водные пути, где не удаётся построить каналов через водоразделы, прекращают своё существование. Также в этот период прокладываются новые шоссейные дороги (например, Санкт-Петербург — Псков — Динабург, нынешний Даугавпилс) и появляется первая в России железная дорога (Царскосельская, 1837 г.), а по морским и речным путям начинают ходить пароходы.

Вторая половина XIX и начало XX вв. становятся временем бурного развития промышленности и железнодорожного строительства. Если построенные прежде промышленные предприятия тяготели к окрестностям Санкт-Петербурга и водным путям, то теперь они появляются по всей территории Северо-Запада, особенно вдоль железнодорожных линий. Железные дороги строятся в этот период очень активно: в 1851 г. открывается Петербург-Московская (позже Николаевская) железная дорога, позже — линии, связывающие Санкт-Петербург с Варшавой, Гельсингфорсом (Хельсинки), Ревелем (Таллином), Витебском, Вологдой, линии Бологое — Рыбинск, Бологое — Псков, Чудово — Новгород — Старая Русса и ряд других линий. Ещё несколько дорог открываются в годы Первой мировой войны (Мурманская железная дорога, линия Нарва — Псков — Полоцк и др.).

Первая мировая война сравнительно мало затронула Северо-Запад — лишь в феврале 1918 г. германские войска заняли Нарву и Псков. Гораздо большее влияние на этот регион оказали революционные события 1917 г. и последовавшая за ними Гражданская война. Так, в декабре 1917 г. провозгласила независимость Финляндия, а в 1918 г. — Эстония и Латвия. В ноябре 1918 г. германские войска были выведены с занятых территорий, вслед за этим началось наступление Красной армии в Прибал-

тику. В 1919 г. белые войска дважды приближаются к Петрограду (в мае-июне в ходе наступления Северного корпуса и в октябре во время похода войск Юденича), но оба раза отбрасываются на исходные рубежи. В 1920 г. Советская Россия подписывает договоры о границах с Эстонией, Латвией и Финляндией, после чего боевые действия на Северо-Западе прекращаются.

Помимо изменений внешних границ, в этот период происходят и активные административные преобразования. Санкт-Петербург дважды переименовывается: в 1914 г. в Петроград, а в 1924 — в Ленинград, губерния соответственно становится Петроградской, а затем Ленинградской. От Новгородской губернии в 1918 г. отделяется Череповецкая, а территория Петроградской губернии в 1922 г. увеличивается за счёт присоединения части бывшей Олонецкой губернии (остальная часть этой губернии отходит к Карельской трудовой коммуне, позже преобразованной в Автономную Карельскую ССР). В 1924 г. в состав Псковской губернии включаются три уезда из состава Витебской.

Новый этап преобразований начался в 1927 г., когда ряд губерний Северо-Запада (Ленинградская, Псковская, Новгородская, Череповецкая, Мурманская) был объединён в Ленинградскую область. В дальнейшем состав области неоднократно менялся, обычно это происходило при образовании новых областей. Так, в 1929 г. Великолукский округ был передан Западной области, в 1935 г. ряд юго-восточных районов — Калининской, в 1937 г. восточные районы — Вологодской, а в 1938 г. Мурманский округ стал самостоятельной областью. После завершения советско-финской войны в 1940 г. в состав Ленинградской области была включена южная часть Карельского перешейка (северная была присоединена к образованной тогда же Карело-Финской ССР). Кроме того, в 1931 г. Ленинград был выделен из состава области в отдельную административно-территориальную единицу.

В довоенный период (годы первых пятилеток) активно развивается и промышленность. Так, в районе станции Званка (ныне город Волхов) в 1926 г. начинает работу Волховская ГЭС, а несколько позже — алюминиевый завод, в районе Бокситогорска начинается добыча бокситов, между Гдовом и Кингисеппом — горючих сланцев, в Сясьстрое возникает целлюлозно-бумажный комбинат. В 1920-х гг. вводятся в строй железные дороги, заложенные ещё в годы Российской империи: Мга — Красный Холм, Павловск — Новгород, Веймарн — Красная Горка. Перед самой войной достраивается обходная линия Тихвин — Чудово — Веймарн.

Во время Великой Отечественной войны Северо-Запад стал одним из важнейших районов боевых действий. Так, уже 9 июля 1941 г. немецко-фашистские войска захватили Псков, а далее, преодолев оборонительные рубежи Красной Армии (Лужский и Красногвардейский), вышли к Ленинграду, 8 сентября замкнув его в блокадное кольцо. Одновременно с севера продвигались финские войска, остановленные на рубеже Карельского укрепрайона и в левобережье Свири. Немецкое же наступление удалось остановить только в ноябре в районе Тихвина, который в начале декабря был освобождён Красной Армией.

После установления блокады единственным путём, связывающим Ленинград с «Большой землёй», становится трасса через Ладожское озеро, вошедшая в историю

под названием «Дорога жизни». Начиная с сентября 1941 г. в период навигации перевозки осуществлялись водным транспортом, а в зимний период — автомобилями по трассе, проложенной по льду озера. Ледовая дорога действовала вплоть до февраля 1943 г., когда после прорыва блокады удалось проложить железную дорогу, напрямую связывающую Ленинград со страной («дорогу Победы»).

В 1942 г. линия фронта на участке от озера Ильмень до Онежского озера в целом оставалась довольно стабильной, несмотря на неоднократные попытки советских войск прорвать блокаду. Значительное изменение фронта произошло лишь на участке к югу от Ильменя, где советским войскам удалось приблизиться к городу Великие Луки и 17 января 1943 г. освободить его от немецко-фашистских войск. Днём позже был освобождён Шлиссельбург и, таким образом, прорвана блокада Ленинграда.

Полностью снять блокаду удалось, однако, лишь через год — 27 января 1944 г. К этому времени советские войска развернули ширококомасштабное наступление, продвинувшись к концу февраля до немецкой оборонительной линии «Пантера», проходившей в районе Пскова. В июне были освобождены Карельский перешеек и Петрозаводск, что повлекло за собой выход Финляндии из войны, а в июле была прорвана линия «Пантера» и освобождён Псков. После этого боевые действия велись уже за пределами Северо-Запада.

Послевоенный советский период (фактически — с середины 1944 г., т. е. момента окончания активных боевых действий) целесообразно разделить на два отрезка — восстановительный (до середины 1950-х гг.) и период дальнейшего развития. Так, уже летом 1944 г. создаются Новгородская, Псковская и Великолукская области (причём в состав Псковской области включаются отдельные районы Эстонской и Латвийской ССР с преобладающим русским населением, входившие до 1917 г. в состав Псковской губернии), а в конце того же года к Ленинградской области присоединяются север Карельского перешейка и правобережье Нарвы. В 1957 г. Великолукская область упраздняется, её территории распределяются между Псковской и Калининской областями. На следующий год Холмский район передаётся Новгородской области, а Плескошский — Калининской, после этого существенных изменений границ не происходит до конца советской эпохи.

На протяжении послевоенной эпохи продолжается и экономическое развитие. Так, уже в восстановительный период вступают в строй Верхне-Свирская и Нарвская ГЭС, а также прокладывается первый на Северо-Западе газопровод из Кохтла-Ярве (Эстония) в Ленинград. В период дальнейшего развития осваивается месторождение фосфоритов вблизи Кингисеппа, возникают предприятия химической промышленности в Новгороде и электротехнической во Пскове, создаётся новый промышленный центр — Кириши (нефтепереработка и нефтехимия). Через территорию Северо-Запада прокладываются многочисленные нефте- и газопроводы. В 1973 г. вступает в строй Ленинградская АЭС, при ней возникает новый крупный город Сосновый Бор.

В 1991 г. происходит распад СССР. Бывшие союзные республики становятся независимыми государствами, и граница на западе Ленинградской и Псковской областей превращается из внутренней во внешнюю. Вследствие перестройки экономи-

ческой модели и обрыва хозяйственных связей значительное число предприятий в 1990-е гг. приходит в упадок и закрывается. В 2000-х гг., однако, начинают возникать и совершенно новые предприятия. Так, в Санкт-Петербурге создаётся сразу несколько автомобильных заводов (в советское время эта отрасль в городе практически отсутствовала). В Ленинградской области строятся новые порты — Приморск и Усть-Луга. Новгородская и Псковская области развиваются значительно медленнее, тем не менее и в них в последние годы промышленное производство растёт (исключая кризисные 2020 и 2022 гг.), даже несмотря на продолжающуюся депопуляцию¹.

Материалы и методы. Из вышеизложенного видно, что история Северо-Запада России отличается значительной сложностью и многогранностью. На протяжении веков неоднократно менялись границы — государственные и административные, основывались новые города, прокладывались новые пути сообщения, а старые в ряде случаев приходили в упадок. Помимо этого, существенным компонентом исторического процесса были и военные действия, что особенно важно для рассматриваемого региона, на протяжении почти всей своей истории характеризовавшегося приграничным местоположением. В связи с этим для отображения исторического развития территории была составлена серия, состоящая из большого числа карт, каждая из которых отображает события и явления определённого промежутка времени.

Картографическая основа для создаваемых карт была взята из Атласа Православия, создаваемого сейчас на кафедре картографии и геоинформатики СПбГУ. При этом был взят вариант основы, разработанный для карт масштаба 1:5 000 000 (такой же масштаб был выбран для составляемых карт). В отдельных местах основа при необходимости исправлялась и дополнялась. Так, в исходном варианте была показана р. Лада и нижнее течение Утрои от места впадения Лады, но не верховья Утрои, что создавало неправильное впечатление, будто Утроя берёт начало с истока Лады. В исправленном же варианте Утроя показана по всей длине, а Лада — нет, иначе густота рек в этой местности оказалась бы чрезмерной (рис. 1, а, б). Дополнения же касались преимущественно небольших рек, имевших в древности важное значение как отрезки водно-волоковых путей, для сопоставимости они наносились и на карты более поздних периодов, когда волоки уже не действовали. Кроме того, были прослежены и показаны на карте также изменения гидрографической сети: постройка каналов в XVIII–XX вв. и перемены конфигурации речной системы Вуоксы в XVII в. (пересыхание ветви, впадавшей в Выборгский залив) [23] и XIX в. (прорыв нового русла из Суходольского озера в Ладогу и связанное с этим пересыхание участка русла, направленного в сторону Приозерска) [6]. Ещё одно изменение — перемещение устья Нарвы из района оз. Вайкне к современному местоположению в XIII в. [22] — не показано ввиду сравнительно малого расстояния перемещения, не превышающего 1 мм в масштабе составляемых карт.

¹ Новгородстат. Индексы производства по видам экономической деятельности [Электронный ресурс]. URL: [https://53.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Индексы_производства\(1\).xls](https://53.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Индексы_производства(1).xls) (дата обращения: 07.05.2024); Псковстат. Индексы производства по видам экономической деятельности [Электронный ресурс]. URL: https://60.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/OSP230823_1.htm (дата обращения: 07.05.2024).

a)

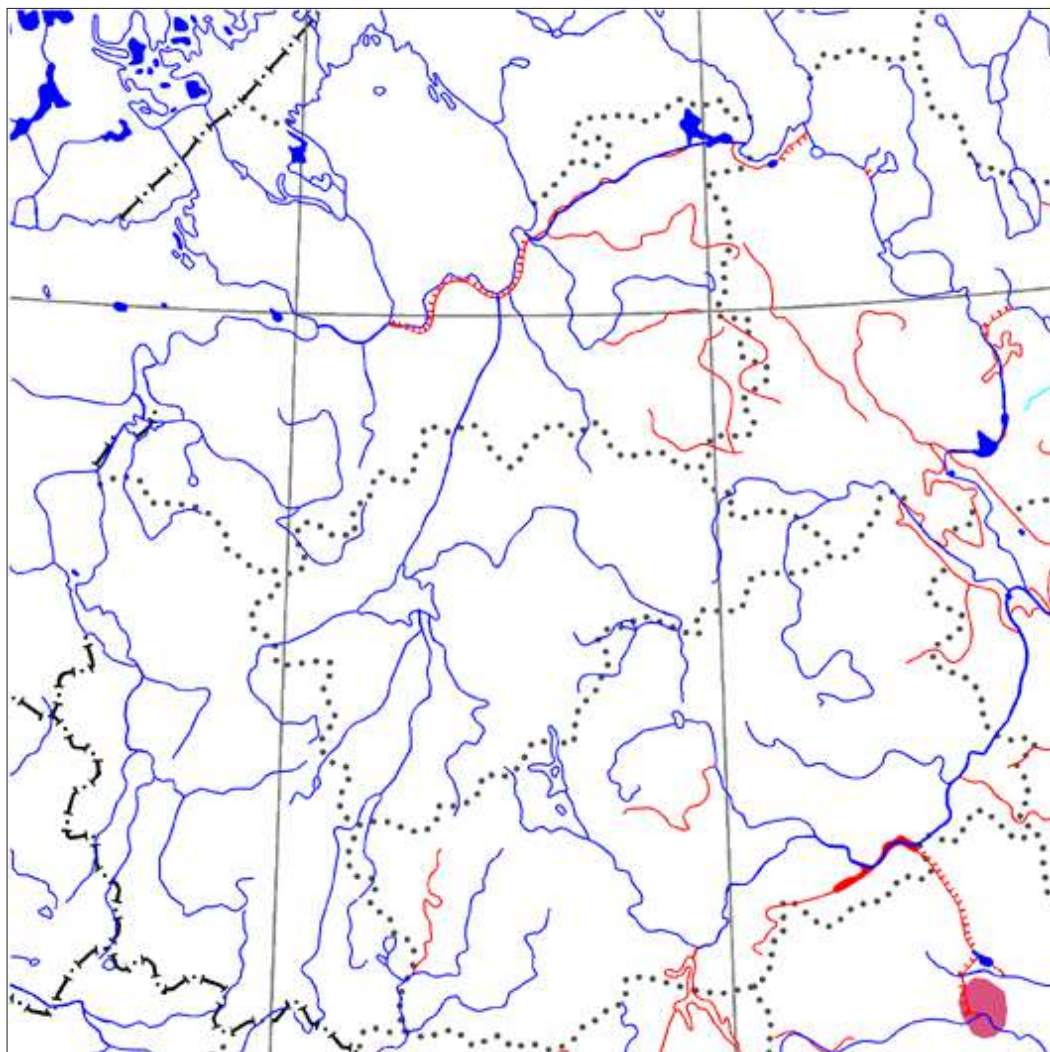


Рис. 1. Основа историко-географических карт Северо-Запада России: а) исходная.
(с) Д. В. Орженовский, Т. А. Андреева, 2023

Fig. 1. The basis of historical and geographical maps of the North-West Russia: a) original.
(с) D. V. Orzhenovskii, T. A. Andreeva, 2023

b)

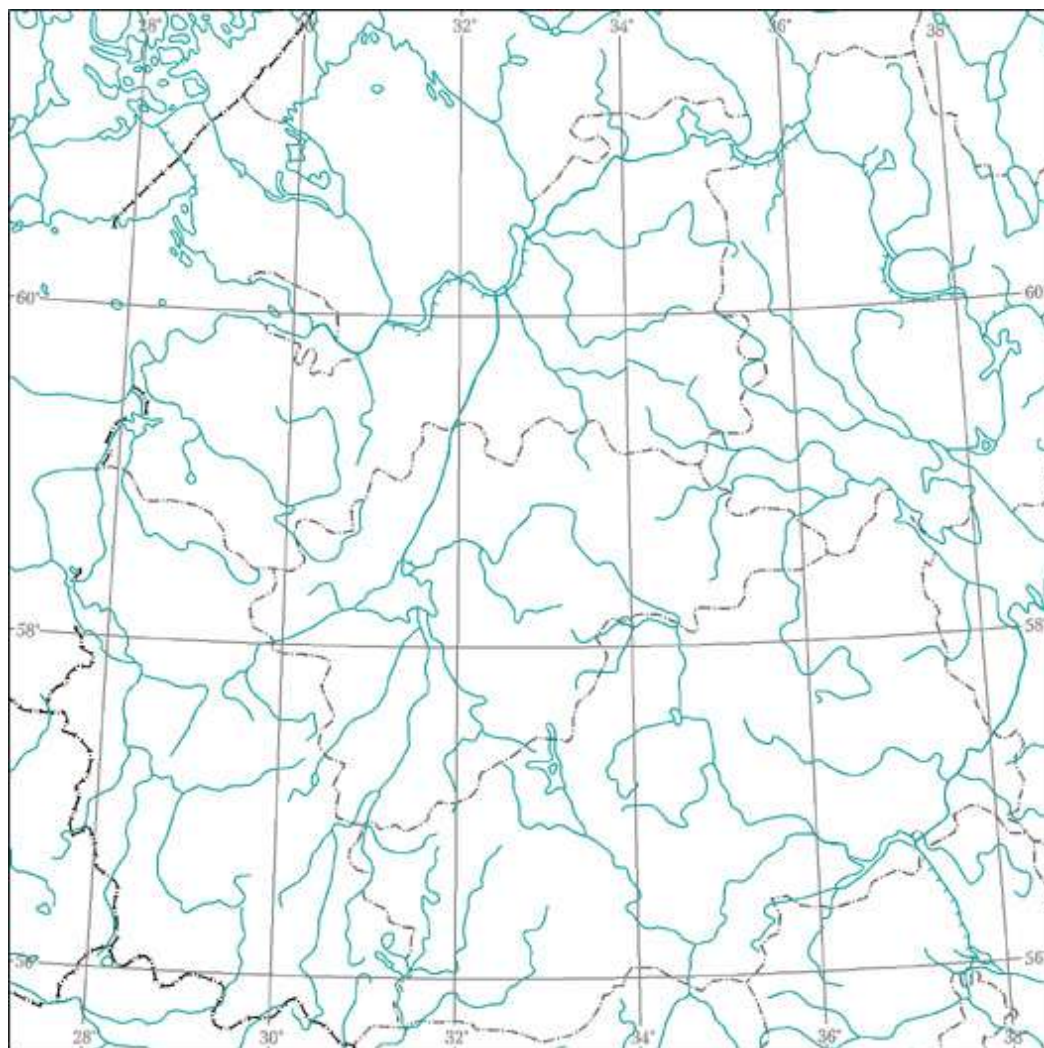


Рис. 1. Основа историко-географических карт Северо-Запада России:
b) доработанная. (с) Д. В. Орженовский, Т. А. Андреева, 2023

Fig. 1. The basis of historical and geographical maps of the North-West Russia:
b) modified. (c) D. V. Orzhenovskii, T. A. Andreeva, 2023

Современные границы стран и регионов также были взяты с картографической основы, разработанной для Атласа Православия. Исторические же границы, не совпадающие с современными, брались с различных карт подходящего масштаба. При этом для отображения границ, исчезнувших до середины XVIII в., использовались современные исторические карты, для более новых — карты и атласы соответствующего периода². Границы Ленинградской области с их историческими изменениями были взяты из серии исторических карт, составленной авторами данной статьи для Атласа Ленинградской области³ (подробно о составлении серии карт см. в статье [17]). Определённую трудность представлял показ границ, существовавших в период средневековья, в тех случаях, когда различные источники указывали их расположение по-разному. В таких ситуациях, как правило, указывалось положение границы либо по наиболее надёжному источнику, либо — в случае отсутствия источников достаточной надёжности — усреднённое положение границы. Для различных географических объектов, в первую очередь городов и объектов гидрографии, приводились названия, употреблявшиеся в соответствующие исторические периоды — например, г. Плесков (Псков) до XIII в. и оз. Илмерь (Ильмень) до XVI в.⁴

Одну из важнейших задач, решённых при составлении данной серии карт, представлял собой показ исторических путей сообщения на территории Северо-Запада. Она состояла из двух основных подзадач — выяснения истории водных путей древности и исторических безрельсовых дорог (железные дороги, в т. ч. закрытые к настоящему времени, хорошо картографированы, поэтому нанесение их на карты затруднений не представляло).

Линии водного транспорта в древности представляли собой, как правило, водно-волоковые пути, состоявшие из участков различных рек и соединявших речные бассейны волоков. И если расположение русел рек на изучаемой территории, как правило, не менялось, то волоки в определённый момент времени возникали, затем после прошествия веков в них пропадала надобность (в связи с постройкой каналов или развитием сухопутных дорог), и они исчезали. Трассы и время возникновения водно-волоковых путей и каналов Северо-Запада рассматриваются в серии статей, посвящённых историческим путям сообщения Северо-Западного региона [11–13]. По истории отдельных волоков, однако, потребовались дополнительные источники, в частности по Славенскому волоку (между Шексной и бассейном Сухоны) [4] и по Нижне-Мстинскому (соединял Мсту и Мологу)⁵.

К сожалению, время прекращения использования волоков достаточно точно установить удавалось не всегда. Там, где волоки были заменены каналами, они скорее всего функционировали до постройки последних. Селигерский водно-волоковый путь просуществовал, по всей видимости, до начала XIX в., когда разрабатывался

² Россия. Географическое описание Российской Империи по губерниям и областям с географическими картами. СПб.: «Бережливость», 1913; Большой советский атлас мира. Т. 2. М.: ГУГК, 1939; Карта СССР в масштабе 1:2 500 000. М.: ГУГК, 1946.

³ Атлас Ленинградской области. СПб.: Издательство РГПУ им. А. И. Герцена, 2022.

⁴ Поспелов Е. М. Географические названия России. Топонимический словарь. М.: Астрель, 2008.

⁵ Нижний Мстинский волок — путь на реки Чагодошу и Мологу. [Электронный ресурс]: URL: <http://ukhtoma.ru/volok13.htm> (дата обращения: 07.05.2024).

проект о постройке вместо него канала⁶. Остальные волокы, вероятно, стали терять своё значение тогда, когда были проложены параллельные водным путям сухопутные дороги, хотя в течение определённого времени существовали одновременно с ними.

История древних сухопутных дорог Северо-Запада также рассматривается в серии статей о старинных путях сообщения [11–13]. Трассы дорог при этом уточнялись по различным картографическим источникам. Так, значительное число дорог, существовавших в XVI–XVII вв. (как русских, так и шведских, но в основном расположенных севернее Новгорода), с расположенными вдоль них объектами (погосты, ямы, заставы) представлены на схеме⁷. История дорог, расположенных к югу от Новгорода, рассматривается в статье М. И. Васильева [1]. Начиная с конца XVII в. появляются и карты, более или менее подробно отображающие дорожную сеть соответствующего периода. Так, дороги Ингерманландии, существовавшие в шведское время, представлены на карте⁸, окончательно созданной в начале XVIII в., но показывающей ситуацию на период 1678–1688 гг. Дороги первой половины XVIII в., хотя и в небольшом числе, имеются на картах Атласа И. К. Кирилова⁹. Более подробно отображена дорожная сеть XIX в., представленная на многочисленных картах той эпохи¹⁰. После начала развития железнодорожной сети значение безрельсовых дорог уменьшается, поэтому на составляемых картах по истории Северо-Запада в дальнейшем они уже не показываются, чтобы не перегружать карты. В то же время в послевоенную эпоху существенным компонентом транспортной сети становятся нефте- и газопроводы, поэтому они добавлены на карты данного периода.

Помимо конфигурации дорожной сети, определённый интерес представляют также структура и направления грузопотоков, существовавших в различные исторические периоды. Так, в Средневековье основная часть товаров направлялась по водно-волоковым путям, в первой половине XIX в. — через каналы, позже — по железным дорогам. Всё это отражено на составляемых картах, равно как и структура грузопотоков, менявшаяся с течением времени. Номенклатура перевозимых товаров с учётом их относительного значения на составляемых картах дана по [1], для периода XVII — начала XX вв. дополнена по различным работам, рассматривающим внешнюю и внутреннюю торговлю России [3; 18; 19; 21; 24]. После 1917 г. типы перевозимых грузов на составляемых картах не показываются, что связано как с усложнением структуры грузооборота, так и с возрастанием нагрузки карты, в частности различными промышленными объектами.

⁶ Селигерский путь из греков в варяги. [Электронный ресурс]: URL: <https://seliger-news.ru/obshhestvo/seligerskij-put-iz-grekov-v-varjagi/?ysclid=lptg9lq12165277751> (дата обращения: 07.05.2024).

⁷ В поисках старинной Ивангородской дороги. [Электронный ресурс]: URL: <https://www.stena.ee/blog/oldnarva/v-poiskah-starinnoj-ivangorodskoj-dorogi> (дата обращения: 07.05.2024).

⁸ Генеральная карта провинции Ингерманландии. Сост. А. Андерсин. [Стокгольм, 1704] [на швед. яз.].

⁹ Атлас Всероссийской Империи. Собрание карт И. К. Кирилова. СПб., 1722–1737.

¹⁰ Подробная карта Российской Империи и близлежащих заграничных владений. Е. И. В. Депо карт, 1801–1804; Дорожная карта Российской Империи со всеми почтовыми и проселочными проезжими дорогами. 1809; Специальная карта Западной части Российской Империи. Военно-топографическое депо, 1832; Карта Европейской России и Кавказского края. РГО, 1862.

Промышленность на Северо-Западе России начала развиваться со времён Петра I. Она также представлена на составляемых картах, сведения о её развитии в XVIII–XX вв. собраны из различных источников¹¹. При этом предприятия XVIII в. разделены только на два вида — заводы и верфи, причём тех и других было фактически поровну. В первой половине XIX в. предприятия вообще не разделены по отраслям, т. к. их было немного, а верфи, кроме Санкт-Петербургской, к этому времени закрылись. Начиная со второй половины XIX в. количество заводов и фабрик быстро возрастает, а отраслевая структура неуклонно усложняется, что и отражено на составляемых картах.

Боевые действия на составляемых картах показаны походами войск различных армий, осадами городов, местами важнейших сражений, особо отмечены также существовавшие в каждый исторический период крепости. Для Первой мировой и Гражданской войн даны также линии фронтов, для Великой Отечественной — линии и названия фронтов, оборонительные рубежи советских и немецких войск, даты взятия и освобождения городов, места крупнейших концлагерей, районы партизанских действий. Походы войск допетровского времени показаны по подробному обзору, размещённому на сайте «Руниверс»¹², боевые действия более поздних военных конфликтов — по другим источникам¹³.

Результаты. В общей сложности составляемая серия включила 21 карту. На них представлено развитие региона за весь исторический период, начиная с середины I тыс. н. э. и кончая современностью. Далее рассмотрим составленные карты более подробно.

Первая карта серии показывает развитие территории в догосударственное время (V–IX вв., до 862 г.). Далее следуют шесть карт средневекового периода (до XVII в. включительно) — по одной на каждый век (за исключением X–XI вв., объединённых в одну карту вследствие малого количества происходивших событий). Создание карт, приуроченных к векам, а не к каким-либо историческим этапам было обусловлено тем, что отдельные исторические этапы данного периода зачастую бывали достаточно длинны и богаты событиями (так, промежуток времени от монгольского нашествия до конца существования Новгородской республики включает более 200 лет). Известную роль сыграло и то обстоятельство, что для древних торговых путей в источниках приводится обычно век возникновения без более точной хронологической привязки. Кроме того, сопоставление карт, охватывающих одинаковые промежутки времени, позволяет представить сравнительные темпы исторических событий в разные исторические периоды.

¹¹ Большой советский атлас мира. Т. 2. М.: ГУГК, 1939; Всемирная история. Т. 5. М.: Издательство социально-экономической литературы, 1958; Большая советская энциклопедия. Т. 23. М.: Советская энциклопедия, 1976.

¹² Военные конфликты, кампании и боевые действия русских войск 860–1914 гг. [Электронный ресурс]: URL: <https://runivers.ru/conflicts/> (дата обращения: 07.05.2024).

¹³ Всемирная история. Т. 5. М.: Издательство социально-экономической литературы, 1958; Морской атлас Министерства Обороны СССР. Т. III. Военно-исторический. Ч. 1. Издание Главного Штаба Военно-Морского Флота, 1958; История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945 гг. М.: Воениздат, 1960–1965, в 6 томах; История ордена Ленина Ленинградского военного округа. 3-е изд. М.: Воениздат, 1988; Ленинград. Историко-географический атлас. М.: ГУГК, 1977.

Начиная с петровских времён темпы исторического развития ускоряются, поэтому последующие три карты отображают уже 50-летние периоды — с первой половины XVIII в. до первой половины XIX в. За ними следует карта, показывающая период с 1851 по 1913 гг., т. е. до начала Первой мировой войны. Следующие две карты — боевых действий в 1914–1920 гг. и административных и экономических перемен 1914–1923 гг. — хронологически перекрываются между собой, что связано с относительной сложностью происходивших в это время разноплановых событий, не дающей возможности показать их на одной карте. После них идёт карта довоенного советского периода, охватывающая промежуток времени с 1924 до середины 1941 г. Отдельно выделены три карты боевых действий в период Великой Отечественной войны — 1941 г., 1942–1943 гг. и 1944 г. Послевоенное время представлено тремя картами в соответствии с принятыми этапами развития — 1944–1956 гг., 1957–1990 гг. и 1991–2022 гг.

а)

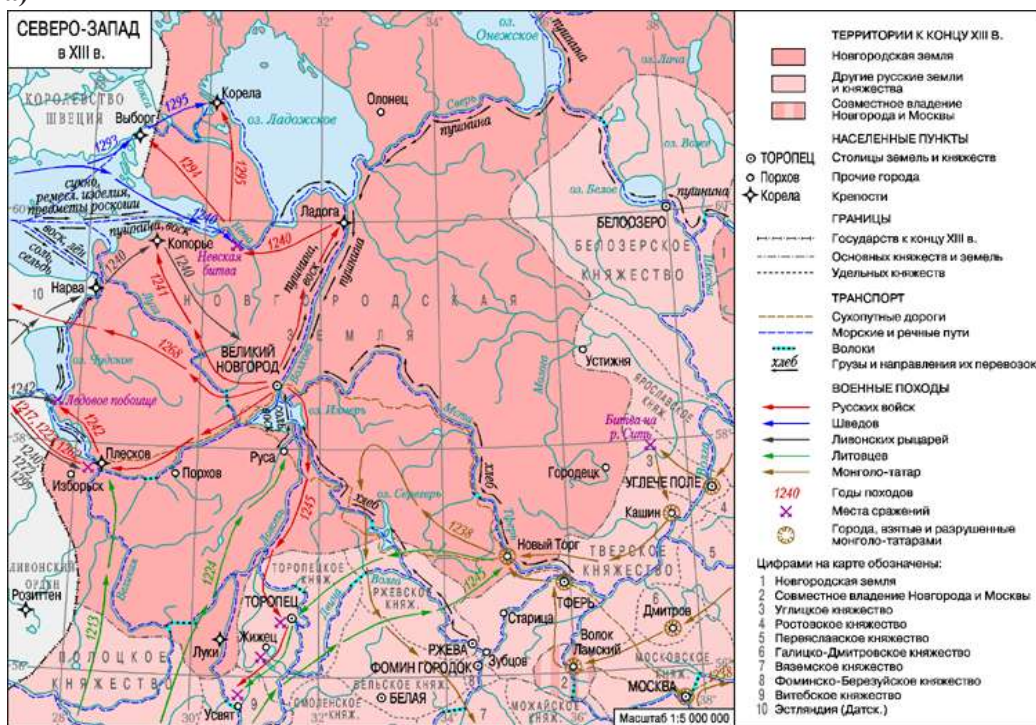


Рис. 2. Примеры историко-географических карт Северо-Запада России: а) XIII в. (с) Д. В. Орженковский, Т. А. Андреева, 2023

Fig. 2. Examples of historical and geographical maps of the North-West Russia: а) 13th century. (с) D. V. Orzhenovskii, T. A. Andreeva, 2023

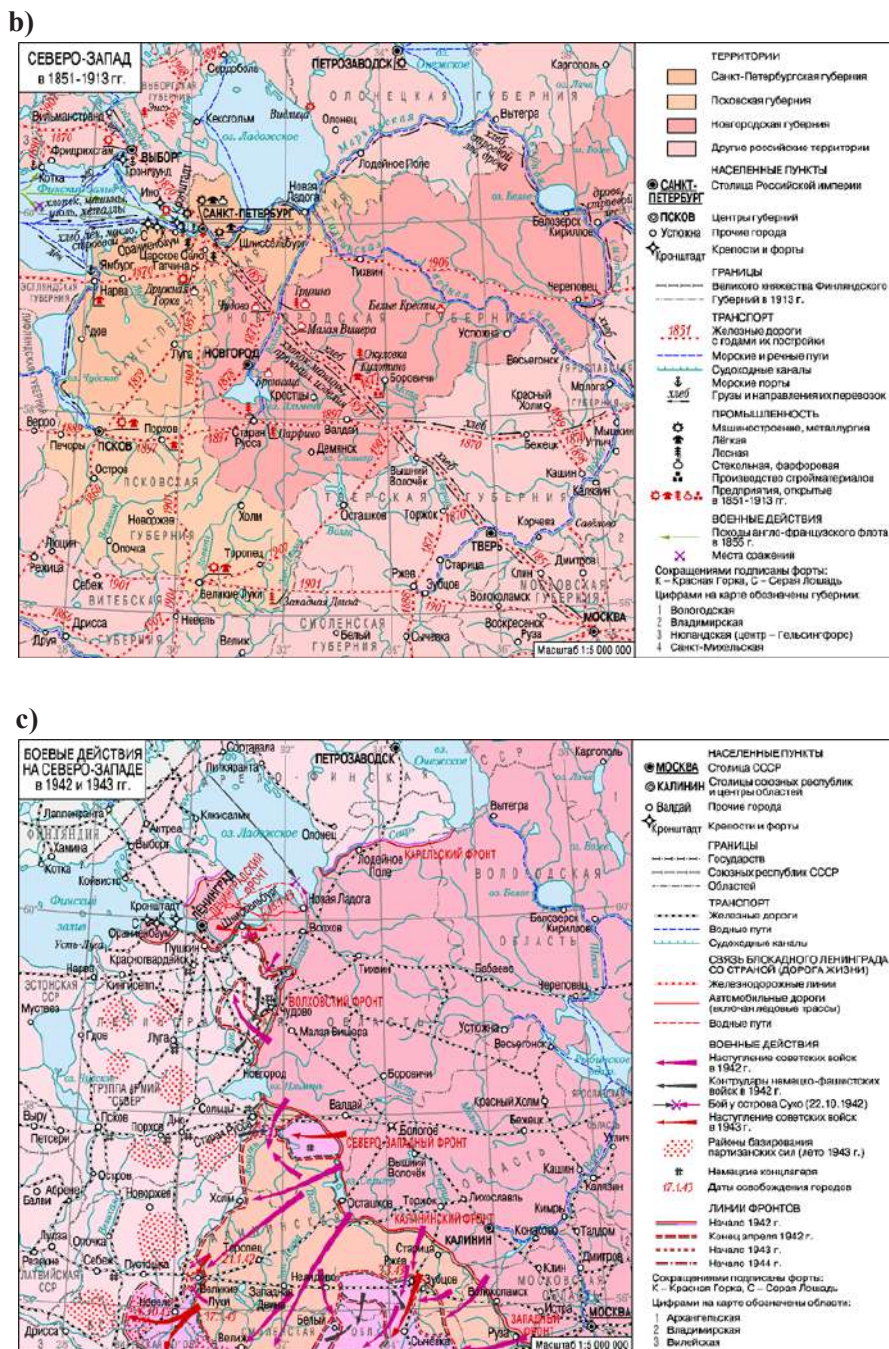


Рис. 2. Примеры историко-географических карт Северо-Запада России: б) 1851–1913 гг.; в) боевые действия в 1942–1943 гг. (с) Д. В. Орженовский, Т. А. Андреева, 2023

Fig. 2. Examples of historical and geographical maps of the North-West Russia: б) 1851–1913; в) military operations in 1942–1943. (с) D. V. Orzhenovskii, T. A. Andreeva, 2023

Выводы. В целом можно отметить, что задачу показа разноплановых исторических событий на территории Северо-Запада удалось выполнить, при этом карты получились достаточно насыщенными (см. рис. 2, а, б, в). При сравнительно не крупном масштабе удалось показать на них изменения границ государств и административных единиц 1-го порядка, а в ряде случаев также 2-го (пятины Новгородской земли, провинции петровской эпохи в составе губерний, области СССР в составе союзных республик) и даже 3-го (округа Ленинградской области в период её формирования), города (с учётом их административного значения), транспортные связи (водные пути с волоками и каналами, сухопутные дороги, железнодорожную сеть, трубопроводный транспорт), направления перевозок важнейших грузов, основные промышленные предприятия и электростанции, а также крепости и боевые действия. Была проделана большая работа по выяснению географического расположения перечисленных объектов, процессов и явлений, а система условных знаков была построена таким образом, чтобы обеспечить читаемость карт и обеспечить одинаковое отображение сопоставимых между собой явлений.

Литература

1. *Васильев М. И.* Маршруты походов великих князей на Новгород 12–15 веков (к вопросу о путях сообщения между Великим Новгородом и Низовскими Землями в эпоху Средневековья) // Материалы XIV научной конференции «Новгород и Новгородская земля. История и археология». Великий Новгород, 2000. [Электронный ресурс]: URL: <https://bibliotekar.ru/rusNovgorod/96.htm?ysclid=m0e0gf5tz2984834434> (дата обращения: 07.05.2024).
2. *Дементьев В. С.* Историко-географический анализ внутренних и внешних границ Новгородской земли в средневековый период // Арктика. XXI век. Гуманитарные науки. 2016. № 1 (7). С. 45–72.
3. *Дорошенко В. В.* Русский экспорт через Нарву (по данным Ивангородской таможни 1619–1620 гг.) // Феодалная Россия во всемирном историческом процессе. М.: Наука, 1972. С. 339–350.
4. *Зелюткина Л. О.* Эволюция и природопользование водно-волоковых путей на земле Вологодской // Вестник СПбГУ. Сер. 7. География. Геология. 2006. Вып. 4. С. 71–78.
5. *Зелюткина Л. О., Коростелев Е. М., Севастьянов Д. В.* Водно-волоковые системы Севера России. География. Экология. Природопользование. СПб.: ООО «Издательство «ЛЕМА»», 2013. 199 с.
6. *Исаченко Г. А.* Вуоксинская эпопея // Приозерский краеведческий альманах, 2001. Вып. 2. Т. 1. С. 7–33.
7. *Манаков А. Г., Евдокимов С. И.* Псковский регион в свете административно-территориальных реформ XVIII–XX вв.: историко-географический анализ // Региональные исследования. 2009. № 2 (23). С. 24–34.
8. *Манаков А. Г.* Изменение административно-территориального деления на Северо-Западе России в имперскую эпоху // Арктика. XXI век. Гуманитарные науки. 2015, № 3 (6). С. 4–20.
9. *Манаков А. Г.* Изменение административно-территориального деления на Северо-Западе России в советскую эпоху // Псковский регионологический журнал. 2015. № 24. С. 72–87.
10. *Манаков А. Г., Мартынов В. Л., Дементьев В. С.* Историческая география Северо-Запада России: население и пути сообщения. Псков: Псковский государственный университет, 2017. 304 с.
11. *Мартынов В. Л., Сазонова И. Е.* Историческая география путей сообщения Северо-Запада России: догосударственный и киевско-новгородский этапы (с V–VI по XVII вв.) // Псковский регионологический журнал. 2017. № 1 (29). С. 92–108.
12. *Мартынов В. Л., Сазонова И. Е.* Историческая география путей сообщения Северо-Запада России: московский этап (XVI–XVII вв.) // Псковский регионологический журнал. 2017. № 2 (30). С. 61–73.
13. *Мартынов В. Л., Сазонова И. Е.* Историческая география путей сообщения Северо-Запада России: «эпоха каналов» (XVIII — первая половина XIX вв.) // Псковский регионологический журнал. 2017. № 3 (31). С. 119–137.

14. Мартынов В. Л., Сазонова И. Е., Корнекова С. Ю., Олифир Д. И. Историческая география Северо-Запада России. СПб.: Издательство РГПУ им. А. И. Герцена, 2021. 335 с.
15. Мартынов В. Л., Субетто Д. А., Брылкин В. В., Греков И. М., Кублицкий Ю. А., Орлов А. В., Сазонова И. Е., Соколова Н. В. К вопросу о существовании «Пути из варяг в греки» // Балтийский регион. 2022. Т. 14. № 3. С. 4–27.
16. Низовцев В. А., Постников А. В., Снытко В. А., Фролова Н. Л., Чеснов В. М., Широков Р. С., Широкова В. А. Исторические водные пути Севера России (XVII–XX вв.) и их роль в изменении экологической обстановки. М.: Типография «Парадиз», 2009. 298 с.
17. Орженковский Д. В., Андреева Т. А. Составление серии карт формирования границ Ленинградской области // Геодезия, картография, геоинформатика и кадастры. Производство и образование. Сборник материалов IV Всероссийской научно-практической конференции. СПб., 2022. С. 289–293.
18. Пак Чжи-Бэ. Объём и значение экспорта российских товаров в Великобританию в 1760–1830 гг. // Российская история, 2016. № 4. С. 20–34.
19. Репин Н. Н. Изменение объёма и структуры экспорта Архангельского и Петербургского портов в первой половине XVIII в. // Промышленность и торговля в России XVII–XVIII вв. М.: Наука, 1983. С. 174–192.
20. Селин А. А. Ивангородская дорога. СПб.: Изд-во СПбГУ, 1996. 34 с.
21. Томпсон С. Р. Российская внешняя торговля XIX — начала XX в. Организация и финансирование. М.: РОССПЭН, 2008. 471 с.
22. Чернов А. В., Субетто Д. А., Потахин М. С., Летюка Н. И., Пивовар А. В. Особенности формирования озерно-руслowych систем северо-запада России // Гидросфера. Опасные процессы и явления. 2022. Т. 4. Вып. 4. С. 346–358.
23. Шаскольский И. П. Борьба Руси против шведской экспансии в Карелии конец XIII — начало XIV в. Петрозаводск: «Карелия», 1987. 139 с.
24. Шитлов А. В. Торговля, транспорт и связь в России первой половины XVIII века. Воронеж: ВГПУ, 2008. 327 с.
25. Широкова В. А., Снытко В. А., Чеснов В. М., Фролова Н. Л., Низовцев В. А., Дмитрук Н. Г., Широков Р. С. Вышневолоцкая водная система: ретроспектива и современность. Гидролого-экологическая обстановка и ландшафтные изменения в районе водного пути. Экспедиционные исследования: состояние, итоги, перспективы. М.: ООО «ИПП «КУНА»», 2011. 316 с.
26. Широкова В. А., Снытко В. А., Низовцев В. А., Фролова Н. Л., Дмитрук Н. Г., Чеснов В. М., Озерова Н. А., Широков Р. С. Тихвинская водная система: ретроспектива и современность. Гидролого-экологическая обстановка и ландшафтные изменения в районе водного пути. М.: ООО «Акколитъ», 2013. 376 с.
27. Martynov V. L., Subetto D. A., Brylkin V. V., Grekov I. M., Kublicky Yu. A., Orlov A. V., Sazonova I. Ye., Sokolova N. V. The 'route from the Varangians to the Greeks': truth or fiction // Baltic Region. Vol. 14. No. 3. P. 4–27.
28. Selin A. A. Communications in the Novgorod Region during the Crisis Period of the Time of Troubles // Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2018. Т. 63. Вып. 3. С. 748–762.

References

1. Vasilyev M. I. (2000), Routes of the campaigns of the Grand Dukes to Novgorod in the 12th and 15th centuries (on the question of communication routes between Veliky Novgorod and the Nizovsky Lands in the Middle Ages), *Materials of the XIV scientific conference "Novgorod and the Novgorod land. History and Archaeology"*, Veliky Novgorod. URL: <https://bibliotekar.ru/rusNovgorod/96.htm?ysclid=m0e0gf5tz2984834434>. (In Russ.).
2. Demytyev V. S. (2016), Historical and geographical analysis of internal and external borders of the Novgorod land in medieval period, *Arctic. XXI century. Humanitarian sciences*, no. 1 (7), pp. 45–72. (In Russ.).
3. Doroshenko V. V. (1972), Russian exports via Narva (according to the Ivangorod customs 1619–1620), *In the collection: Feudal Russia in the world historical process*. Moscow, pp. 339–350. (In Russ.).
4. Zelyutkina L. O. (2006), Evolution and wildlife management of water-land ways in the Vologda region, *Vestnik of Saint Petersburg University. Series 7. Geography. Geology*, iss. 4, pp. 71–78. (In Russ.).

5. Zelyutkina L. O., Korostelev E. M., Sevastyanov D. V. (2013), *Water-carrying systems of the North of Russia. Geography. Ecology. Environmental management*, St. Petersburg, 199 p. (In Russ.).
6. Isachenko G. A. (2001), The Vuoksin Epic, *Priozersky local history almanac*, issue 2, vol. 1, pp. 7–33. (In Russ.).
7. Manakov A. G., Evdokimov S. I. (2009), The Pskov region in view of administrative-territorial reforms of 18–20 centuries: the historic-geographical analysis, *Regional studies*, no. 2 (23), pp. 24–34. (In Russ.).
8. Manakov A. G. (2015), Changes in administrative-territorial division of the North-West of Russia in the imperial period, *Arctic. XXI century. Humanitarian sciences*, no. 3 (6), pp. 4–20. (In Russ.).
9. Manakov A. G. (2015), Changes in administrative-territorial division of North-West Russia in the soviet period, *Pskov Journal of Regional Studies*, no. 24, pp. 72–87. (In Russ.).
10. Manakov A. G., Martynov V. L., Dementyev V. S. (2017), *Historical geography of the North-West of Russia: population and communication routes*. Pskov, 304 p. (In Russ.).
11. Martynov V. L., Sazonova I. E. (2017), Historical geography of the North-West Russia's lines of communications: pre-state and Kiev-Novgorod stages ((from the 5th–6th to the 17th centuries), *Pskov Journal of Regional Studies*, no. 1 (29), pp. 92–108. (In Russ.).
12. Martynov V. L., Sazonova I. E. (2017), Historical geography of the North-West Russia's lines of communications: Moscow stage (XVI–XVII centuries), *Pskov Journal of Regional Studies*, no. 2 (30), pp. 61–73. (In Russ.).
13. Martynov V. L., Sazonova I. E. (2017), Historical geography of the lines of communications of the North-west of Russia: “the epoch of channels” (18th — first half of the 19th centuries), *Pskov Journal of Regional Studies*, no. 3 (31), pp. 119–137. (In Russ.).
14. Martynov V. L., Sazonova I. E., Kornekova S. Yu., Olifir D. I. (2021), *Historical geography of the North-West of Russia*, St. Petersburg, 335 p. (In Russ.).
15. Martynov V. L., Subetto D. A., Brylkin V. V., Grekov I. M., Kublicky Yu. A., Orlov A. V., Sazonova I. Ye., Sokolova N. V. (2022), The “route from the Varangians to the Greeks”: truth or fiction, *Baltic Region*, vol. 14, no. 3, pp. 4–27. (In Russ.).
16. Nizovtsev V. A., Postnikov A. V., Snytko V. A., Frolova N. L., Chesnov V. M., Shirokov R. S., Shirokova V. A. (2009), *Historical waterways of the North of Russia (17th — 20th century) and their role in changing environmental conditions. Field studies: actual state, results, perspectives*, Moscow, Paradiz, 298 p. (In Russ.).
17. Orzhenosvkiy D. V., Andreeva T. A. (2022), Creating a series of map formation of the borders of the Leningrad region, *Geodesy, cartography, geoinformatics and cadastres. Production and education. Collection of materials of the IV All-Russian scientific and practical conference*, St. Petersburg, pp. 289–293. (In Russ.).
18. Pak Ji-Bae (2016), The size and significance of Russian export to Great Britain, 1760–1830, *Russian history*, no. 4, pp. 20–34. (In Russ.).
19. Repin N. N. (1983), Changes in the volume and structure of exports of the Arkhangelsk and St. Petersburg ports in the first half of the 18th century // *Industry and trade in Russia of the 17th–18th centuries*, Moscow, Nauka, pp. 174–192. (In Russ.).
20. Selin A. A. (1996), *Ivangorod road*. St. Petersburg, 34 p. (In Russ.).
21. Tompston S. R. (2008), *Russian Foreign Trade in the 19th — Early 20th Centuries. Organization and financing*, Moscow, 471 p. (In Russ.).
22. Chernov A. A., Subetto D. A., Potakhin M. S., Letyuka N. I., Pivovarov A. V. (2022), Features of the formation of lake-channel systems of the North-West of Russia, *Hydrosphere. Hazard processes and phenomena*, vol. 4, iss. 4, pp. 346–358. (In Russ.).
23. Shaskolskiy I. P. (1987), *The struggle of Russia against Swedish expansion in Karelia in late 13th — early 14th century*, Petrozavodsk, “Karelia”, 139 p. (In Russ.).
24. Shipilov A. V. *Trade, transport and communications in Russia in the first half of the 18th century*, Voronezh, 327 p. (In Russ.).
25. Shirokova V. A., Snytko V. A., Chesnov V. M., Frolova N. L., Nizovtsev V. A., Dmitruk N. G., Shirokov R. S. (2011), *Vyshnevolotskaya water system: retrospective and modernity. Hydrologic and ecological conditions and landscape changes in the area of the waterway. Field studies: status, results, perspectives*, Moscow, OOO “IPP “KUNA”, 316 p. (In Russ.).

26. Shirokova V. A., Snytko V. A., Nizovtsev V. A., Frolova N. L., Dmitruk N. G., Chesnov V. M., Ozerova N. A., Shirokov R. S. (2013), *Tikhvin water system: Past and Present. Hydrological and ecological situation and landscape changes in the waterway area*, Moscow, Ltd. "Akkolit", 376 p. (In Russ.).
27. Martynov V. L., Subetto D. A., Brylkin V. V., Grekov I. M., Kublicky Yu. A., Orlov A. V., Sazonova I. Ye., Sokolova N. V. (2022), The 'route from the Varangians to the Greeks': truth or fiction, *Baltic Region*, vol. 14, no. 3, pp. 4–27.
28. Selin A. A. (2018), Communications in the Novgorod Region during the Crisis Period of the Time of Troubles, *Vestnik of Saint Petersburg University. History*, vol. 63, iss. 3, pp. 748–762.

Сведения об авторах

Орженовский Денис Викторович — инженер-исследователь научно-исследовательской лаборатории рационального природопользования факультета географии, Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена, г. Санкт-Петербург, Россия.

E-mail: denisorz@mail.ru

ORCID: 0009-0007-5185-6959

Мартынов Василий Львович — доктор географических наук, профессор кафедры экономической географии, Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена, г. Санкт-Петербург, Россия.

E-mail: lwowich@herzen.spb.ru

ORCID: 0000-0002-7741-1719

Андреева Татьяна Александровна — кандидат географических наук, старший преподаватель кафедры картографии и геоинформатики, Санкт-Петербургский государственный университет, Институт наук о Земле, г. Санкт-Петербург, Россия; старший преподаватель кафедры физической географии и природопользования факультета географии РГПУ им. А. И. Герцена, г. Санкт-Петербург, Россия.

E-mail: chippo_@mail.ru

ORCID: 0000-0002-5699-8389

About the authors

Denis Orzhenovskii, Research Engineer, Scientific Research Laboratory of Environmental Management, Geography Faculty, Herzen Russian State Pedagogical University, Saint Petersburg, Russia.

E-mail: denisorz@mail.ru

ORCID: 0009-0007-5185-6959

Prof. **Vasiliy Martynov**, Department of Economic Geography, Herzen Russian State Pedagogical University, Saint Petersburg, Russia.

E-mail: lwowich@herzen.spb.ru

ORCID: 0000-0002-7741-1719

Dr **Tatyana Andreeva**, Senior Lecturer, Department of Cartography and Geoinformatics, Institute of Earth Sciences, Saint Petersburg State University, Saint Petersburg, Russia; Herzen Russian State Pedagogical University, Saint Petersburg, Russia.

E-mail: chippo_@mail.ru

ORCID: 0000-0002-5699-8389

Поступила в редакцию 03.06.2024 г.

Поступила после доработки 10.07.2024 г.

Статья принята к публикации 10.09.2024 г.

Received 03.06.2024.

Received in revised form 10.07.2024.

Accepted 10.09.2024.