
ПОЛИТИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ

УДК 911.32: 342.26: 711.451

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕНОСА СТОЛИЦ СОЮЗНЫХ И АВТОНОМНЫХ СОВЕТСКИХ РЕСПУБЛИК

© 2025 г. С.А. Тархов

Институт географии РАН, Москва, Россия

e-mail: tram.tarkhov@gmail.com

Статья посвящена анализу переноса столиц союзных и автономных советских республик в 1918–1991 гг., в том числе в рамках неосуществленных проектов. Выявлены их типы по числу перемещений, направлений сложных перемещений, вариации расстояний перемещения и их доли в длине наиболее протяженной сухопутной транспортной оси, а также их пространственных траекторий, причин и мотивации выбора. Смена столиц чаще всего происходила при формировании новых республик, когда их главный центр не всегда был удачно выбран, а также при возникновении форс-мажорных обстоятельств. Почти все переносы в советский период пришлись на 1920–1930-е гг. Не все столицы с выгодным экономико-географическим и транспортно-географическим положением оказывались удачными с точки зрения удобства и надежности управления, уровня обслуживания и учета неравномерности экономического развития территории. По числу переносов и их направлений выявлены одношаговые, двухшаговые (однаправленные, возвратные, встречные), трехшаговые (однаправленные и смешанные как сочетание однаправленных и возвратных), четырехшаговые (круговые). Наиболее частыми были одношаговые, реже происходили двухшаговые. Средняя длина одношагового переноса столицы составляла 245 км, двухшагового – 377 км, трехшагового – 3 018 км, а доля длины перемещения столицы в протяженности максимально вытянутой транспортной сухопутной оси – 1/3. Преобладали перемещения столиц с окраин во внутренние районы, реже встречались сдвиги из срединной части в сторону окраин, а также в пределах внутренней и срединной частей. Исключениями стали переводы столиц с исходным эксклавным положением вглубь территории. Главными причинами их перевода на новое место являлись геополитические и политико-идеологические, природные, позиционно-географические, экономико-географические.

Ключевые слова: столица, административный центр, перенос столиц, советские республики, административно-территориальное деление, постсоветское пространство, пространственно-морфологическая структура.

DOI: 10.5922/1994-5280-2025-3-5

Введение и постановка проблемы. Столицы являются важным политико-географическим элементом территориальной структуры хозяйства страны, главным центром политической власти государства.

Особенности географического положения столиц стран и причины их переноса изучены достаточно подробно. В работах [6; 9] установлено, что их большинство находится на окраине стран (обладают сильным эксцентриситетом) и только треть столиц – в их срединной части. Локализация столиц весьма инерционна; переносы столиц редки

(в XIX–XXI вв. они осуществлены только в 1/4 стран) и вызваны экстраординарными внешними и внутренними причинами. Большинство столиц никогда не переносилось. Такие столицы являются устойчивыми, позиционно инерционными. Их – подавляющее большинство (70%).

В других государствах в силу разных причин (политических, стратегических, экономических и др.) столицы переносились из одного города в другой, либо строились заново. В течение XVIII–XXI вв. столицы были перенесены в 69 странах мира [9].

Если изучению переноса государственных столиц уделено большое внимание, то куда меньше работ посвящено анализу переноса (смены¹) административных региональных центров первого уровня иерархии административно-территориального деления (АТД). Пока плохо изучены особенности размещения и переноса таких центров внутри «больших стран²» [12–14], таких как Россия, Бразилия, США, Канада, Австралия, Китай, Индия. А по анализу смены республиканских, областных и краевых центров таких работ почти нет.

Цель статьи – выявить закономерности и особенности перемещений административно-политических центров на уровне столиц союзных и автономных советских республик.

Краткий обзор ранее выполненных исследований. Обзор географических исследований по изучению государственных (национальных) столиц представлен в таких работах, как: [3; 11; 15]. Самой ранней среди них стала монография немецкого географа-страноведа И. Коля 1874 г., посвященная анализу географического положения столиц Европы [21]. Второй обобщающей работой о столицах и их роли в государстве стала книга немецкого исследователя Ф. Метца [23]. Факторам развития столичных городов посвящена статья О. Спейта [24]. Узбекский географ Т. Раимов, защитивший под руководством проф. Ю.Г. Саушкина в 1964 г. в МГУ кандидатскую диссертацию о роли столичных функций на примере Ташкента³, стал одним из первых отечественных экономико-географов, специально изучавших столицы как экономико-географический объект [5]. Роль столиц в социально-экономическом развитии стран рассмотрена в [17].

В монографии [3] изучены признаки центральности, столичные функции, предложена собственная типология столиц на основе семиотического подхода, и с его помощью проанализирована система символов столиц на ряде конкретных примеров.

Типологии столиц стран мира по их географическому положению предлагались

в таких работах, как: [6; 18; 19], а по их транспортно-географическому положению – в [9].

Географический анализ переноса столиц из одного города в другой затрагивается в работах: [4; 7; 8; 9; 11; 15], а история их переносов – в [10; 11]. Изучению причин, географических особенностей и траекторий перемещения центров административно-территориальных единиц 1-го и 2-го уровня иерархии посвящено крайне мало работ. В основном в них рассматривается перенос столиц отдельных советских союзных республик и постсоветских государств [1; 2; 16; 20; 22]. Именно поэтому географическое изучение переноса центров административно-территориальных единиц 1-го уровня иерархии весьма актуально.

Материалы и методика исследования.

В ходе работы над данной статьей автор столкнулся с отсутствием для анализа достаточно полной и точной географической информации о переносах столиц союзных и автономных советских республик, поэтому ему пришлось потратить значительное время на ее поиск. Основными источниками такой информации стали сообщения в старых и современных СМИ (центральных и республиканских советских газетах), в журнале «Ведомости Верховного Совета СССР» (в 1938–1953 гг. издавались в виде газеты) за 1938–1991 гг., а также рефераты Реферативного журнала «География», издававшегося ВИНТИ за 1954–1999 гг.

В результате анализа таких статей была собрана почти полная информация о планах и осуществлении переноса столиц союзных и автономных советских республик. Всего было найдено 143 таких источника⁴, в которых содержались сведения о локализации новых столиц, причинах их переноса, проблемах такого переноса, возможном влиянии их перевода на хозяйственное, этнокультурное и политическое развитие разных частей этих республик. Затем эта информация была систематизирована и сведена в составленные автором таблицы (табл. 1–3), на основе которых и был проведен экономико-географический анализ причин переноса и траекторий пространственного

¹ А.И. Трейвиш [11] предлагает более нейтральный термин «смена», а не «перенос», определяя последний как «перевод столичного статуса и/или функций в новое место волей одного государства».

² Концепт «большие страны» введен А.И. Трейвишем, который уделил большое внимание их изучению в [12–14].

³ Раимов Т. Комплексное экономико-географическое исследование столицы союзной республики: на примере Ташкента: в 2-х тт. Дисс. ... канд. геогр. наук: 11.00.00. М., 1964. 660 с.

⁴ Их перечень в списке литературы отсутствует, но они в редких случаях приведены в постраничных ссылках.

перемещения республиканских столиц. Рассмотрены также неосуществленные проекты перевода столиц в советский период.

Полученные результаты. В ходе исследования сначала были рассмотрены переносы государственной столицы СССР, затем – переводы столиц отдельно союзных и автономных республик⁵; после этого – неосуществленные проекты переносов республиканских столиц в советский период. Основной текст статьи завершается пространственно-морфологическим анализом особенностей перемещения столиц.

Перенос государственной столицы

Хотя предметом рассмотрения являются перемещения столиц союзных и автономных советских республик, нами, в виде исключения, затронуты также и случаи смены столиц всей страны

Петроград → Москва. Перенос столицы Российской Советской Республики из Петрограда в Москву состоялся 10–11 марта 1918 г. Причиной ее перевода стало ухудшение военно-политического положения прежней столицы из-за приближения к ней неприятельских войск в феврале 1918 г.

Москва → Куйбышев → Москва. В связи с приближением к Москве немецких войск в октябре 1941 г. ЦК ВКП(б) и СНК СССР приняли решение о временном переводе центральных государственных и партийных учреждений в Куйбышев (Самару) по железной дороге. Специальными ночными поездами с 16 по 20 октября 1941 г. они были эвакуированы и разместились в предоставленных для них зданиях в этом крупнейшем промышленном, торговом и транспортном центре Средневолжья⁶. Все эти учреждения действовали здесь до лета 1943 г., когда военно-географическое положение Москвы значительно улучшилось. В августе 1943 г. был осуществлен обратный переезд столичных учреждений и дипкорпуса.

Москва → Саратов → Куйбышев → Москва. В связи с приближением к Москве

немецких войск в октябре 1941 г. аппараты Президиума Верховного Совета и Совнаркома РСФСР, отдельные наркоматы СССР и РСФСР были сначала эвакуированы в Саратов, а в январе 1942 г. – в Куйбышев.

Таким образом, смена государственной столицы была связана с военной угрозой ее захвата противником.

Переносы столиц союзных советских республик

Перевод столиц охватил лишь 4 союзные республики из 16 (включая Карело-Финскую ССР⁷), в которых в первые два десятилетия советского периода возникли проблемы с их неудачным географическим положением. На первоначальном этапе их становления выбор столиц был не самым оптимальным с точки зрения их размещения, с явно выраженным эксцентриситетом (это не относится к Литовской ССР). Ряд деталей такого переноса отображен в табл. 1.

Общие черты, причины и типы переноса столиц союзных республик. Все 8 переносов столиц союзных республик были осуществлены до Великой Отечественной войны⁸. При этом новых городов на «пустом» месте для этих столиц не строилось, а проводились лишь работы по реконструкции и расширению уже существующих городов.

Основными мотивами такого перемещения являлись: прямая военная угроза захвата столичного города (Петроград, Москва; перенос вглубь территории страны на более безопасное место, обязательно в очень большой город с большим разнообразием возможностей принять столичные учреждения и эвакуируемый персонал); географическое положение (Харьков; перенос внутри территории республики ближе к ее центру); геополитическое объединение разных частей с доминированием в сельской местности одного этноса (Литва + Виленская область, Молдавская АССР + молдавская часть Бессарабии).

По числу смен столиц выделяются: *одношаговые переносы* – в Украинской, Молдавской и Литовской ССР: Харьков → Киев,

⁵ Подробное описание причин и последствий их переноса изъятые в ходе сокращения оригинального текста статьи, поскольку его объем в три раза превышал рекомендуемый редакцией журнала норматив.

⁶ Новая столица? // Новое русское слово. 1941. 22 октября. С. 2.

⁷ Сюда не входит Литовско-Белорусская ССР, которая просуществовала всего пять месяцев в 1919 г.; она не могла быть союзной, поскольку СССР возник лишь 30 декабря 1922 г.

⁸ С конца августа 1943 г. временная столица Украинской ССР располагалась в Харькове, но в конце января 1944 г. вернулась в Киев; в Белорусской ССР, в связи с освобождением Минска 18 июля 1944 г., столица переместилась туда из Гомеля; в Молдавской ССР из Оргеева – в Кишинев в середине сентября 1944 г. Столица Карело-Финской ССР на время финской оккупации Петрозаводска с сентября 1941 г. по июнь 1944 г. располагалась в Беломорске.

Тирасполь → Кишинев, Каунас → Вильнюс; *двухшаговые возвратные переносы* – в Узбекской ССР: Ташкент → Самарканд → Ташкент; *трехшаговые смешанные* (одношаговый + двухшаговый возвратный): Петроград → Москва → Куйбышев → Москва); *четырёхшаговые однонаправленные*: быстрое перемещение столицы Литовско-Белорусской ССР в 1919 г. в связи приближением к каждой новой ее столице польских войск.

Расстояния перемещения столиц союзных республик колебались от 78 км (Тирасполь → Кишинев) до 854 км (Куйбышев → Москва) при средней величине в 450 км. Если же исключить переносы союзной столицы, то среднее расстояние переноса составляло 248 км, а для Литовско-Белорусской ССР – 176 км.

Переносы столиц автономных советских республик. Перевод столиц охватил большее число автономных республик (9 из 28) по сравнению с союзными (4 из 16). Так же, как в случае с последними, все эти перемещения были произведены в довоенные годы. Некоторые детали переноса столиц автономий представлены в табл. 1.

Общие черты, причины и типы переноса столиц автономных республик. Все 13 переносов столиц этих республик были осуществлены до Великой Отечественной войны. При этом, в отличие от столиц союзных республик, были построены два новых города на «пустом» месте (Элиста и Нукус). Остальные столицы перемещались в уже существовавшие города, в которых проводилось строительство новых административных зданий и реконструкция устаревшего городского хозяйства.

Основными причинами такого перемещения являлись: 1) стремление местного партийного и советского руководства создать столицу в главном очаге расселения титульного этноса; 2) сделать административным центром город вместо сельского поселения; 3) необходимость перевода столицы в «пролетарский» центр; 4) удаленность избранных в первый период национальных центров от крупных городов с развитой промышленностью; 5) расположение на территории с низким уровнем социально-экономического развития с доминированием сельского хозяйства; 6) отсутствие минимальной институциональной инфраструктуры; 7) крайне

неудобное транспортно-географическое положение; 8) небольшая численность населения в населенном пункте; 9) регулярные природные бедствия; 10) дефицит пресной воды в аридных районах, а также дискомфортные климатические условия, способствовавшие массовым заболеваниям жителей.

По числу смен столиц выделяются: *одношаговые переносы* – в Вотской (Удмуртской), Дагестанской, Калмыцкой, Адыгейской, Каракалпакской республиках; *двухшаговые однонаправленные*: Темясово → Стерлитамак → Уфа, Оренбург → Ак-Мечеть (Кзыл-Орда) → Алма-Ата, Саратов → Екатеринбург (Маркштадт) → Покровск (Энгельс); *двухшаговые возвратные*: Тирасполь → Балта → Тирасполь.

Расстояния одношагового перемещения столиц автономных республик колебались от 44 км (Буйнакск → Махачкала) до 312 км (Астрахань → Элиста) при средней величине в 165 км; двухшагового – от 115 км (Саратов → Екатеринбург (Маркштадт) → Покровск (Энгельс)) до 2 464 км (Оренбург → Ак-Мечеть (Кзыл-Орда) → Алма-Ата) при средней величине в 850 км (если не учитывать Казахстан с его очень большими расстояниями, то 312 км). Если же разбить двухшаговые переносы на отдельные одношаговые, то у второй группы пошаговые расстояния варьировали от 52 км (Маркштадт → Энгельс) до 1336 км (Оренбург → Кзыл-Орда), а без учета Казахстана – до 430 км (Темясово → Стерлитамак) при общем среднем в 425 км, а без учета Казахстана – 156 км.

Неосуществленные предложения переноса столиц советских республик

Кроме осуществленных переносов столиц, нами выявлены 6 случаев, когда предлагавшийся перевод так и не состоялся по разным причинам (табл. 2).

Первым из них стал намеченный правительством Туркменской ССР перевод столицы республики из Ашхабада в Чарджуй в начале 1930-х годов, а затем Белорусской ССР и Коми АССР в конце 1930-х годов, а также Каракалпакской АССР в 1927 г. и в 1991 г.

Причины несостоявшихся переносов столиц советских республик. Описанные выше проекты не были осуществлены по физико-географическим (неблагоприятные природные условия), экономико-географическим

Таблица 1. Состоявшиеся переносы столиц советских республик

Республика	Прежняя столица	Новая столица	Даты переноса*	Причины переноса
Российская Советская Республика	Петроград	Москва	10–11.03.1918	Близость фронта, большой риск захвата города
Литовско-Белорусская ССР	Минск	Вильно (Вильнюс)	27.02.1919	Самый крупный город по плодности вновь созданной объединенной ССР
Литовско-Белорусская ССР	Вильно (Вильнюс)	Двинск (Даугавпилс)	21.04.1919	Занятие Вильно польскими войсками 19.04.1919
Литовско-Белорусская ССР	Двинск (Даугавпилс)	Минск	28.04.1919	Неудачное ЭГП Двинска на окраине республики
Трудовая коммуна немцев Поволжья	Саратов (с 20.10.1918)	Екатериненштадт (с 13.03.1915. – Екатериноград, с 04.06.1919 – Марксштадт)	04.05.1919	Перенос в ареал расселения немцев Поволжья
Литовско-Белорусская ССР**	Минск	Бобруйск	19.05.1919	Приближение к Минску польских войск
Башкирская АССР	с. Телясово (с 20.03.1919)	Стерлитамак	20.08.1919	Нет железной дороги; 04.08.1919 Башревком эвакуирован в Саранск
Вотская АО	Глазов (с 4.11.1920)	Ижевск	10.06.1921	В более крупный промышленный и пролетарский центр
Башкирская АССР	Стерлитамак (с 20.08.1919)	Уфа	14.06.1922	Ликвидация Уфимской губернии; присоединение к БАССР северных районов и Уфы
Трудовая коммуна немцев Поволжья	Марксштадт (с 4.06.1919)	Покровск (с 1931 – Энгельс)	24.07.1922	Ближе к Саратову, на железной дороге
Дагестанская АССР	Буйнакск (Темир-Хан-Шура)	Махачкала	15.12.1923	Перенос из военной резиденции в пролетарский центр
Молдавская АССР	Тирасполь	Балта	10.12.1924	Перенос в центр расселения молдаван
Узбекская ССР	Ташкент (с 24.12.1924)	Самарканд	2–3.04.1925	Ближе к основному ареалу расселения узбеков; ближе к Бухаре

Таблица 1. Окончание

Республика	Прежняя столица	Новая столица	Даты переноса*	Причины переноса
Киргизская АССР	Оренбург (с 1920)	Ак-Мечеть (Кзыл-Орда)	13–16.04.1925	В ареал расселения казахов
Калмыцкая АО	Астрахань (с 1920)	Элиста	... 02–.05.1928	Ближе к ареалу расселения калмыков
Казакская АССР	Кзыл-Орда	Алма-Ата	17.05–10.06.1929	Неблагоприятный климат, отсутствие условий для работы органов власти
Молдавская АССР	Балта	Тирасполь	7.07.1929	Приближение к районам концентрации молдавского населения
Узбекская ССР	Самарканд	Ташкент	20.09.1930	Ближе к Ферганской долине; в крупнейший промышленный центр региона
Украинская ССР	Харьков (с 1919)	Киев	23–24.06.1934	Политико-институциональный фактор, «географический» центр страны.
Адыгейская АО	Краснодар (с 1922)	Майкоп	9–12.05.1936	Создание собственного центра
Каракалпакская АССР	Турткуль (с 1924)	Нукус	Строительство в 1933–1938 гг.; переезд в 1938–1939 гг.	Подмыв берега Амударьей
Молдавская АССР	Тирасполь (с 1929)	Кишинев	2.08.1940	Объединение Молдавии
Литовская ССР	Каунас (с 1919)	Вильнюс	3.08.1940; де-факто 20.10.1940– 1.05.1941	Историческая столица Великого княжества Литовского
СССР	Москва	Куйбышев	15-20.10.1941	Эвакуация из-за приближения немецких войск
РСФСР	Москва	Саратов	... 10.1941	Эвакуация из-за приближения немецких войск
РСФСР	Саратов	Куйбышев	... 01.1942	Консолидация управления
СССР, РСФСР	Куйбышев	Москва	... 08.1943	Возвращение на прежнее место

* Перенесение столиц упорядочено в хронологическом порядке.

**Литовско-Белорусская ССР упразднена 19.07.1919 г. в связи с быстрым продвижением польских войск на восток Белоруссии. Составлено автором. Источники: сообщения в центральных и республиканских газетах СССР и СНГ.

Таблица 2. Несостоявшиеся, но планировавшиеся переносы столиц советских республик

Республика	Прежняя столица	Предполагаемая новая столица	Расстояние между ними, км	Дата намеченного переноса	Факторы и причины не состоявшегося переноса
Молдавская АССР	Тирасполь	Бирзула (Котовск, Подольск)	115	1924	Отсутствие институциональной инфраструктуры
Каракалпакская АО (АССР)	Турткуль	Чимбай	230	1927–1928	Отсутствие финансовых средств
Туркменская ССР	Ашхабад	Чарджуй (Чарджоу, Туркменабат)	639 (487)	1932–1933	Дефицит воды в Ашхабаде; стройка новой столицы прекращена в мае 1933 г.
Белорусская ССР	Минск	Могилев	197	1939	Близость границы (58 км); / присоединение Западной Белоруссии
Коми АССР	Сыктывкар	Ухта	324 (340)	1940–1941	Отсутствие железной дороги; СНК РСФСР отложил перенос на 1941–1942 гг.
Каракалпакская АССР	Нукус	Ходжакуль	61	1991	Нехватка воды. Новый город заложен в декабре 1991 г. Его сооружение прекращено из-за отсутствия финансовых средств

Источники: сообщения в центральных и республиканских газетах СССР и СНГ⁹.

(экономическая слабость потенциальной новой столицы) и политико-географическим причинам (необходимость сохранения центра в пределах главного ареала концентрации проживающего в республике титульного этноса, а также резкого изменения политико-географического положения столиц).

В постсоветский период был осуществлен всего один перевод столицы автономной республики – Ингушетии в составе РФ – из Назрани в Магас. В 1924–1934 гг. столицей Ингушской АО был Владикавказ, который утратил столичные функции после образования Чечено-Ингушской АО, а затем АССР. 4 июня 1992 г. Верховным Советом РСФСР была образована самостоятельная Ингушская республика, временной столицей которой стал г. Назрань. Рядом с ним была построена

новая столица – Магас, которая была открыта 11 июня 1999 г. [1; 2]. Магас стал единственным случаем в постсоветское время, когда для исключительно столичных функций был специально построен новый город.

Пространственный анализ траекторий и расстояний переноса столиц республик

Особенности пространственно-морфологической структуры перемещений столиц, исходя из имеющихся данных, можно измерить четырьмя количественными показателями: 1) частотой (числом) переносов; 2) числом направлений перемещения (в одном или двух направлениях); 3) расстоянием (длиной) самого перемещения¹⁰ (в км); 4) долей длины этого перемещения в протяженности максимальной по длине сухопутной транспортной оси территории (в %)¹¹. Чтобы

⁹ Включены предложения, упоминавшиеся в советской печати.

¹⁰ Затраты на перемещение можно измерять также временем (в часах и минутах) и в стоимостном выражении. Кроме того, возможен расчет осредненной длины радиусов от старой и новой столицы до всех городских и крупных сельских поселений изучаемой территории.

¹¹ Кроме того, дополнительно для двух- и трехшаговых переносов можно рассчитывать время (число лет) между самими датами переноса, а для наиболее сложных трехшаговых – также среднее число переносов за большие промежутки времени (например, для Казахстана за 72 года (1925–1997 гг.) было 3 таких переноса и 4 столицы, т.е. столица менялась в среднем через каждые 18 лет; хотя на самом деле, сами переносы состоялись в 1925, 1929 и 1997 гг.).

рассчитать значения двух последних показателей отдельно по каждому единичному переносу, необходимо иметь полную хронологию всех переводов столиц без пропусков; рассчитать картометрически или с помощью ГИС-инструментов: а) протяжение каждого такого перемещения столицы по железной и автомобильной дороге по кратчайшему расстоянию; б) протяжение транспортной оси между наиболее удаленными поселениями на территории каждой республики по кратчайшему расстоянию вдоль сухопутных линий транспорта. Само число переносов подсчитывается при наличии полной хронологии так же, как и число направлений.

Все рассчитанные автором значения по двум последним показателям сведены в табл. 3 (число переносов внутри одной республики соответствует числу повторов названия каждой республики в ее левом столбце; направление переноса указано знаком →).

Число переносов столиц у одной республики. При изучении числа переносов столиц всех стран мира нами [9] такие перемещения были разделены на одноразовые и много-разовые. В настоящей работе мы разбили все переносы по их количеству. Число переносов у советских республик варьировало от 1 до 4, причем доминировали одношаговые переносы (из 21 случаев перевода столиц в советский период они имели место в 8 республиках – 5 автономных и 3 союзных). Двухшаговых переносов насчитывалось 4, трехшаговых – 2, а одношаговых – 1.

Число направлений переносов. В работе [9] нами по числу географических направлений были выделены однонаправленные, разнонаправленные, кругообразные, попятные (возвратные) переносы. В настоящей работе двухшаговые переносы разделены нами на однонаправленные (2 переноса: у 1 АССР и у 1 ССР), двунаправленные встречные (у 1 АССР), двунаправленные возвратные (1 раз у АССР и у 1 ССР); а трехшаговые переносы – на однонаправленные (Казахстан) и смешанные (сочетание одношагового однонаправленного и двухшагового двунаправленного возвратного: в России, Петроград → Москва + Москва → Куйбышев → Москва). четырехшаговое перемещение столицы Литовско-Белорусской ССР имело комбинированный

вид переноса: кругообразный с добавлением одного нового направления.

Расстояние переноса столиц. При изучении переносов столиц всех стран мира нами в [9] такие перемещения по их дальности были разделены на близкие (менее 100 км), средние (100–500 км), дальние (500–1000 км) и сверхдальние (свыше 1000 км). На советском и постсоветском пространстве дальние и сверхдальние переводы столиц встречались не часто. Расстояние переноса сильно варьировало в зависимости от пространственных размеров, конфигурации территории самих республик и самого числа переносов (см. табл. 3). Разброс расстояний одношагового переноса 9 столиц варьировал от 10 км до 854 км (для союзных республик – от 78 до 450 км; для автономных – от 10 до 312 км; для столицы СССР – от 650 до 854 км).

Если учесть полную цепочку переносов для одной территории, то для двухшаговых перемещений (их было 4) такое расстояние колебалось от 115 до 572 км, для трехшаговых – от 2 358 км до 4 415 км, для четырехшаговых – от 149 до 228 км (Лит-Бел).

Средняя длина одношаговых перемещений столиц составила 167 км (а для одного шага при двухшаговом переносе – 188 км), для двухшаговых – 377 км, для трехшаговых – 3 018 км (длина одного шага при этом составляла 1226 км для Казахстана и 786 км для РСФСР), для четырехшагового – 176 км.

Для неосуществленных советских проектов расстояние одношагового перемещения составляло 61–480 км (в среднем 238 км).

Средняя длина одношагового переноса столицы (исключая Казахстан и РСФСР) колебалась от 167 до 324 км (в среднем 245 км), для полного двухшагового средняя длина составляла 377 км, тогда как для полного трехшагового – 3 018 км. Таким образом, среднее расстояние одношагового переноса было почти в полтора раза меньше двухшагового, а двухшагового в 8 раз меньше трехшагового¹². Иначе говоря, увеличение числа переносов ведет к диспропорционально большому увеличению их дальности (расстояния).

Для сравнения представим сведения о среднем расстоянии перемещения столиц в других странах мира: в странах Европы оно составляло 304 км, странах Азии – 673 км, Африки – 205 км, Америки – 350 км, Австралии

¹² 4-шаговая цепочка переноса столицы в Литовско-Белорусской ССР здесь не учитывалась из-за эфемерности этого кейса.

Таблица 3. Основные параметры перемещения столиц советских республик

Республика	Даты переноса	Прежняя столица	Новая столица	Расстояние между старой и новой столицами по автодороге (по железной дороге), км	Длина кратчайшего расстояния между наиболее удаленными поселениями в сухопутном сообщении на момент переноса, км (пары городов)	Доля расстояния перемещения столицы по отношению к кратчайшему расстоянию между наиболее удаленными поселениями территории, %
Российская Советская Республика	11.03.1918	Петроград	Москва	707 (650)	10 294 км Севастополь – Владивосток	6,3
Литовско-Белорусская ССР	27.02.1919	Минск	Вильно (Вильнюс)	(149)	Не рассчитывалась ввиду быстро изменявшихся границ республики	...
Литовско-Белорусская ССР	21.04.1919	Вильно (Вильнюс)	Двинск (Даугавпилс)	(176)	Не рассчитывалась ввиду быстро изменявшихся границ республики	...
Литовско-Белорусская ССР	28.04.1919	Двинск (Даугавпилс)	Минск	(228)	Не рассчитывалась ввиду быстро изменявшихся границ республики	...
Литовско-Белорусская ССР*	19.05.1919	Минск	Бобруйск	(149)	Не рассчитывалась ввиду быстро изменявшихся границ республики	...
Трудовая коммуна немцев Поволжья	... 05.1919	Саратов	Екатериноград (Маркштадт)	63	338 км Цюрих (Зоркино – Авигово	18,6
Башкирская АССР	20.08.1919	с. Темясово	Стерлитамак	430	930 км Аргаяш – Акъяр	46,2
Вотская АО	10.06.1921	Глазов	Ижевск	174	372 км Пудем – Ижевск – Грахово	46,8
Башкирская АССР	14.06.1922	Стерлитамак	Уфа	127	93 км Аргаяш – Уфа – Акъяр	13,7
Трудовая коммуна немцев Поволжья	24.07.1922	Маркштадт	Покровск (с 1931 Энгельс)	52	338 км Цюрих (Зоркино) – Авигово	15,4
Дагестанская АССР	15.12.1923	Буйнакск	Махакала	44	615 км Ачикулак – Рутул	7,2
Молдавская АССР	10.12.1924	Тирасполь	Балта	132	202 км Каменка – Кучурган	65,3
Узбекская ССР	2–3.04.1925	Ташкент	Самарканд	286	1 354 км Хива – Кургантепа близ Андижана	21,1
Киргизская АССР	13-16.04.1925	Оренбург	Ак-Мечеть (Кзыл-Орда)	1 336	4 415 км Урда (Хан Ордасы) – Уральск – Кзыл-Орда – Зайсан	30,3
Калмыцкая АО	... 02–05.1928	Астрахань	Элиста	312	553 км Башанта (Городовиковск) – Яшкуль – Астрахань	56,4

Таблица 3. Окончание

Республика	Даты переноса	Прежняя столица	Новая столица	Расстояние между старой и новой столицами по автодороге (по железной дороге), км	Длина кратчайшего расстояния между наиболее удаленными поселениями в сухопутном сообщении на момент переноса, км (пары городов)	Доля расстояния перемещения столицы по отношению к кратчайшему расстоянию между наиболее удаленными поселениями территории, %
Казахская АССР	17.05–10.06.1929	Кзыл-Орда	Алма-Ата	1 128	4 415 км Урда (Хан Орда) – Уральск – Кзыл-Орда – Зайсан	25,5
Молдавская АССР	7.07.1929	Балта	Тирасполь	132	202 (Каменка – Кучурган)	65,3
Узбекская ССР	20.09.1930	Самарканд	Ташкент	286	1 354 км Хива – Кургантепа близ Анджана	21,1
Украинская ССР	23–24.06.1934	Харьков	Киев	469 (489)	1 274 км Каменец-Подольский – Краснодон	38,4
Адыгейская АО	9–12.05.1936	Краснодар	Майкоп	125	237 км Ходзь – Уляп – Понежукай – Афиписип	52,7
Каракалпакская АССР	... 12.1939	Турткуль	Нукус	172	636 км Тажен – Нукус – Мискин	27,0
Молдавская ССР	2.08.1940	Тирасполь	Кишинев	78	435 км Липканы – Вулканешты	17,9
Литовская ССР	20.10.1940– 1.05.1941	Каунас	Вильнюс	101	393 км Нида – Шальчининкай	25,7
СССР	16–20.10.1941	Москва	Куйбышев	1 059 (854)	10 363 км Мурманск – Владивосток	8,2
СССР	... 08.1943	Куйбышев	Москва	1 059 (854)	10 363 км Мурманск – Владивосток	8,2
Казахстан	10.12.1997	Алматы	Акмола (Астана)	1 215	4 415 км Хан-Орда (Урда) – Уральск – Кызылорда – Алматы – Зайсан	27,5
Ингушетия	11.06.1999	Назрань	Магас	10	107 км Малгобек – Назрань – Джейрах	9,3

Перенесение столиц упорядочено в хронологическом порядке.

* Литовско-Белорусская ССР упразднена 19.07.1919 г. в связи с быстрым продвижением польских войск на восток Белоруссии.

Источники: табл. 1; картометрические расчеты автора.

и Новой Зеландии – 517 км, странах Океании – 38 км. Для крупноплощадных стран среднее расстояние перемещения столицы составило 1 337 км, в странах со средним размером территории – 627 км, в странах с небольшим размером территории – 280 км, а в малых странах – 38 км [9].

Доля длины переноса столицы в протяженности максимально вытянутой транспортной оси территории. Если измерять долю расстояния перемещения столицы в кратчайшем расстоянии между наиболее удаленными поселениями (т.е. самой протяженной сухопутной транспортной оси) территории союзных республик в сухопутном сообщении (см. правую колонку в табл. 3), то она варьировала от 14% до 29%, а средняя доля для всех четырех союзных республик составила 22%. Та же доля для автономных республик изменялась от 7% до 65%, а средняя доля сдвига столиц для этих республик составляла 34% (т.е. треть от этой оси).

Из табл. 3 видно, что доля расстояния одношагового перемещения столицы в длине самой максимальной по протяженности оси территории советских и постсоветских республик сильно различается: от 6% (РСФСР в 1918 г.) до 65% (Молдавская АССР). Для одних из них эта доля при одношаговом перемещении была значительной (более 45% в 6 случаях: Молдавская АССР (дважды), Калмыкия, Адыгея, Удмуртия, Башкирия при первом переносе столицы), тогда как для других не очень велика (менее 15% в 6 случаях: в РСФСР, СССР (дважды) в целом, Дагестане, Ингушетии, Башкирии при втором переносе), но больше доминировали средние значения этой доли (между 15% и 45% в 11 случаях).

Если рассматривать двухшаговые перемещения столиц (таких случаев в советский период было 4: Саратов → Марксштадт → Энгельс (34,0%), Темясово → Стерлитамак → Уфа (59,9%), Тирасполь → Балта → Тирасполь (130,7%), Ташкент → Самарканд → Ташкент (42,2%)), то у них значения этой доли варьировали от 34% до 131% (т.е. в случае Молдавской АССР длина возвратного перемещения столицы превышала протяженность ее максимально вытянутой оси на 31%).

Самые сложные (трехшаговые) переносы были в СССР в целом (Петроград → Москва →

Куйбышев → Москва) и Казахстане, включая постсоветский период (Оренбург → Кзыл-Орда → Алма-Ата → Астана). В первом случае совокупная длина перемещений столиц составила 2 358 км, во втором – 4 415 км; доля этого 3-шагового переноса в максимальной протяженности главной сухопутной транспортной оси в первом случае составила 22,8%, а во втором – 83,3%.

Таким образом, максимальные значения этой доли были характерны для Молдавской АССР (131%), Казахстана (83%), Калмыкии (56%), Адыгеи (53%).

Кроме указанных выше количественных пространственно-морфологических показателей переноса столиц, существуют также качественно-пространственные. К ним, в первую очередь, относятся параметры, отражающие *позиционные особенности* (типы географического положения) – эксклавность; анклавность; эксцентриситет; центральное, срединное, периферийное, тыловое и тупиковое положение столицы по отношению к контуру территории республики (страны, региона). Нами было показано [9], что для 2/3 всех столиц стран мира характерен эксцентриситет, и только для 1/3 – относительно срединное географическое положение. Это почти в полной мере относится и к советским, а также постсоветским республикам: 23 столицы республик (в том числе упраздненных) имели внутреннее (срединное или центральное) положение, но для почти 2/3 из них (40) был характерен значительный эксцентриситет.

Также нами была изучена пространственная динамика указанных выше типов позиционности. Это позволило обнаружить следующие *пространственные траектории перемещения* столиц (рис. 1): с окраины вглубь внутренней и центральной частей; из внутренней части на окраину (внешнюю периферию); перемещение внутри срединной части; смещение в пределах внутренней периферии; перенос с одной окраины на другую.

Так, из центральной части на окраину перемещались столицы Литвы, Узбекистана, Дагестана, Казахстана (из Кзыл-Орды в Алма-Ату в 1929 г.); с окраины – во внутренние части (срединную или центральную) – в Башкирии (из Темясово в Стерлитамак в 1919 г.), Молдавии (из Тирасполя в Кишинев в 1940г.), Узбекистане (из Ташкента

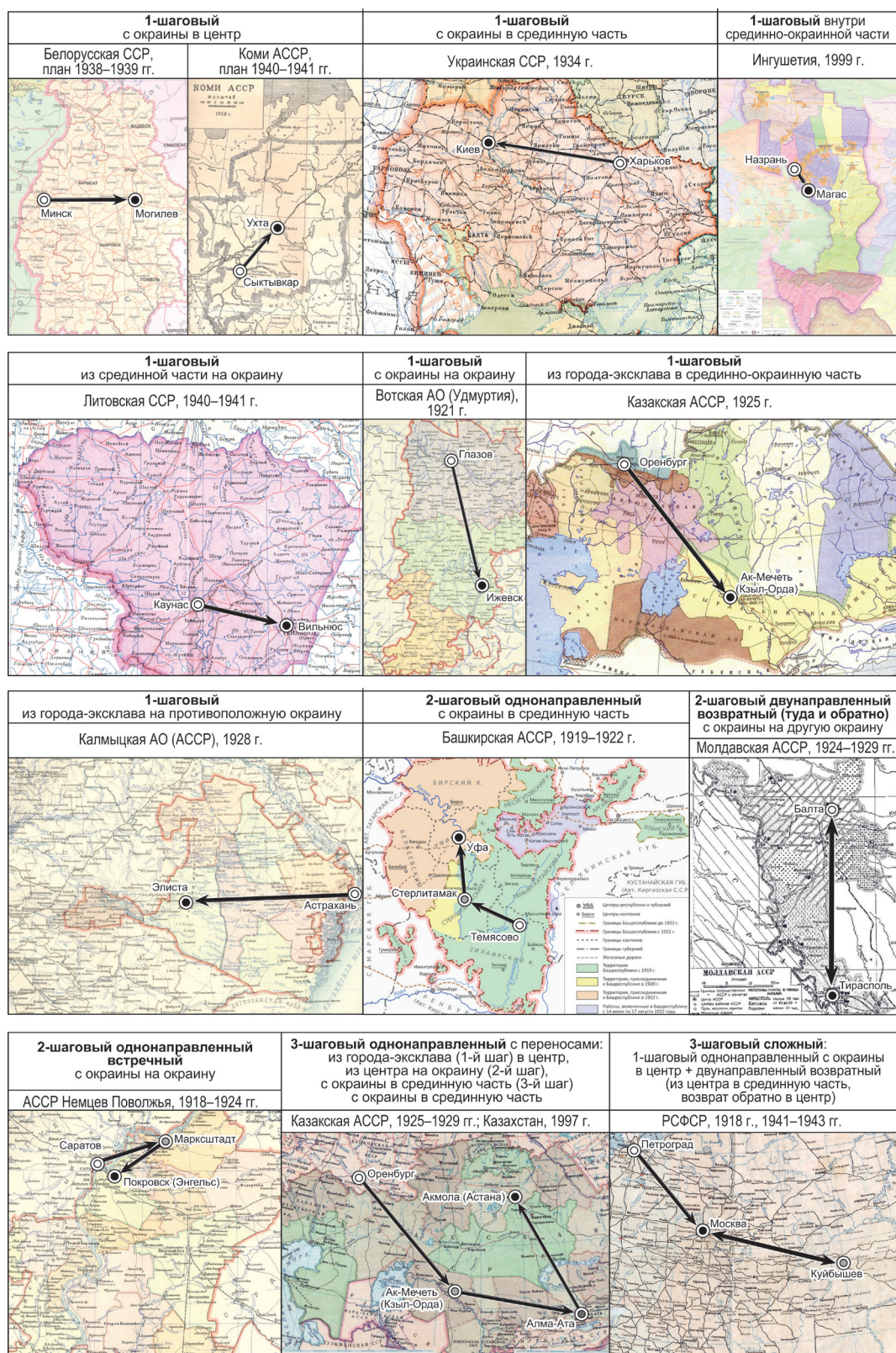


Рис. 1. Типы траекторий перемещения столиц.
Карты первично составлены автором.

в Самарканд в 1925 г.), на Украине (из Харькова в Киев в 1934 г.), в РСФСР (из Петрограда в Москву в 1918 г.), Казахстане (из Алма-Аты в Астану в 1997 г.).

Были случаи, когда столица смещалась в пределах срединной и центральной части республики (например, в Ингушетии). Перемещение столицы из эксклавного очага в центральную часть территории произошло в Адыгее (из Краснодара в Майкоп в 1936 г.) и Казахстане (из Оренбурга в Кызыл-Орду в 1925 г.), а перенос с одной окраины на другую – в Молдавской АССР (из Тирасполя в Балту и обратно в 1925–1929 гг.) и Удмуртии (из Глазова в Ижевск в 1921 г.), а также предполагался в Туркмении (из Ашхабада в Чарджуй в 1930–1933 гг.).

Пространственно-морфологический анализ переносов столицы показывает, что разнообразие их пространственных особенностей значительно; чаще встречаются более простые, значительно реже – сложные случаи.

Выводы. Проведенный анализ собранного автором эмпирического материала о переносах столиц советских республик позволил прийти к следующим выводам.

Перенос столиц – передача столичных функций от одного города другому – осуществлялся на территории СССР нечасто. Почти все они пришлись на 1920–1930-е гг.

У большинства республик столицы с точки зрения их размещения были устойчивыми, и лишь в 14 республиках они сменялись 20 раз.

Перемещения столиц происходили чаще всего при формировании территории новых республик¹³, когда еще не полностью сложилась их территориальная структура, а главный административный центр на первых порах не всегда был правильно выбран, и затем продолжался поиск более оптимального его размещения.

В 1920-е гг. преобладал принцип выделения границ автономий по этническому признаку (иногда при почти полном отсутствии каких-либо городов на их территории, либо всего одного небольшого, экономически слабого города). Этот принцип по прошествии некоторого времени оказался ошибочным из-за экономической отсталости таких автономий, где преобладало сельское хозяйство

и почти отсутствовали другие виды хозяйственной деятельности, когда приходилось использовать в качестве административного центра средний или большой город, располагавшийся за пределами самих автономий (в эксклаве). Поэтому в 1930-е гг. в их состав стали включать города соседних регионов с окружающими районами, в которых уже существовала хотя бы какая-то административная инфраструктура, но титульный этнос либо отсутствовал, либо его доля была незначительной.

Первоначально назначенные столицами города эксклавного типа из-за сильной удаленности от остальной этнической территории оказывались неэффективными в транспортном и управленческом отношении. Поэтому по прошествии некоторого времени их приходилось переносить во внутренние районы ареала расселения титульного этноса.

Некоторые экономически слабые столицы, расположенные внутри главного ареала расселения титульного этноса с чертами «экономической пустыни», местные власти также были вынуждены перемещать в другие города с большим экономическим весом и более удобным экономико- и транспортно-географическим положением. При этом не все такие столицы оказывались удачными с точки зрения удобства управления, обслуживания населения и территории, уровня социально-экономического развития.

Шесть предложений переноса столиц в советское время не были осуществлены из-за неблагоприятных природных условий, экономической слабости потенциальной новой столицы, необходимости сохранения прежнего административного центра в пределах главного ареала концентрации проживающего в республике титульного этноса (в основном из-за консерватизма местных элит, противодействовавших этому), а также резкого изменения политико-географического положения столиц.

Переносы столиц имеют как пространственно-морфологические, так и функциональные (каузальные) особенности.

Первые измеряются частотой (числом) переносов, длиной самого перемещения и долей последней в длине максимально протяженной сухопутной транспортной оси территории. Кроме того, по своей

¹³ Или при форс-мажорных обстоятельствах (обычно военных).

линейной конфигурации существуют различия в пространственной траектории перемещений столиц.

По числу переносов выявлены четыре типа: одношаговые (10 республик), двухшаговые (5), трехшаговые (2), четырехшаговые (1)¹⁴. Как можно было и ожидать, наиболее часты были одношаговые переносы, реже происходили двухшаговые.

Все одношаговые переносы являются однонаправленными. Двухшаговые перемещения столиц эмпирически разделены на однонаправленные (3) и возвратные (2), третьи – на однонаправленные (1) и смешанные (1; сочетание однонаправленных и возвратных). Четырехшаговый перенос представлял собой круговую (кольцевую) траекторию перемещения столицы, когда после некоторого «блуждания» она возвращается в исходный населенный пункт (1).

Средняя длина 1-шагового переноса столицы (исключая Казахстан и Россию) колебалась от 167 до 324 км (в среднем 245 км), для полного двухшагового составляла 377 км, для полного трехшагового – 3 018 км, а для четырехшагового – 176 км. Среднее расстояние одношагового переноса было почти в полтора раза меньше двухшагового, а последнее – в 8 раз меньше трехшагового. Таким образом, рост числа переносов ведет к удлинению их расстояния на каждом следующем шаге перемещения столицы¹⁵.

Доля длины перемещения столицы в протяженности максимально вытянутой транспортной сухопутной оси варьировала от 7 до 65% (при средней 34%). Она зависела от размеров территории республик: очень большого, большого, среднего и небольшого, но в среднем составляла лишь 1/3 этой оси.

По рисунку пространственной траектории перемещения преобладали сдвиги с окраин во внутренние части территории, затем следовали перемещения из срединной части в сторону окраин, встречались случаи перемещений во внутренней и срединной части территории. Редки были случаи переноса столиц с исходным эксклавным положением вглубь территории.

Перенос столицы в город с меньшей людностью или во вновь создаваемый через некоторое время индуцирует рост его на-

селения, которое в ряде случаев может превысить размер старой столицы (например, Харьков ↔ Киев).

Функциональными (каузальными) элементами перемещений столиц являются их мотивы (причины). Эмпирически выявлено множество причин перевода столиц советских и постсоветских республик, которые сгруппированы нами в геополитические и политические, физико-географические, позиционные, экономико-географические.

К первой группе причин относятся неудачное геополитическое положение столиц (близко к внешней границе с другими государствами, которые рассматривались в тот момент как враждебные); прямая военная угроза захвата существующей столицы; неожиданное прибавление новой территории с крупным городом (иногда бывшей исторической столицей), располагавшемся ранее в другом государстве. К идеолого-политическим причинам следует отнести принудительный перенос столицы из купеческого в пролетарский (промышленный) центр. При резкой смене политической системы в стране в ряде случаев возникает стремление к элиминации влияния старого государственного аппарата управления, чистке прежней политической элиты, отказу от устаревших традиций, к смене духа жизни общества, а, в ряде случаев, и к смене столицы, чтобы оторваться от старого центра прежнего консерватизма.

К другой группе каузальных факторов относятся малопригодные природные условия для жизни людей (нехватка воды, нездоровый климат местности, заболоченность, повышенный уровень сейсмичности, частые наводнения, ураганы и пыльные бури), а также острые экологические проблемы.

Неудачное географическое положение (эксцентричное, окраинное, тупиковое, глубоко периферийное) в ряде случаев вынуждало местные власти менять периферийное географическое положение на более срединное или центральное путем переноса на пустое место (с созданием новой искусственной столицы) или в уже существующий город ближе к географическому центру республики. Одним из позиционных факторов в ряд случаев в 1920–1950-е годы являлось

¹⁴ В работе [6], посвященной в том числе географическому анализу столиц стран мира, в табл. 2 приведены случаи, когда таких переносов в XIX–XX вв. насчитывалось больше четырех (5 раз в Канаде, 6 в Китае).

¹⁵ Это суждение не относится к четырехшаговому переносу.

полное отсутствие железной дороги к местной столице.

Неравномерность размещения населения и хозяйства – важный экономико-географический фактор, влияющий на возникновение различных пространственных девиаций со столичными центрами, такими, как гипертрофированность существующей столицы над остальной территорией, отсутствие национальной столицы в ареале расселения главного этноса, незначительная численность населения столицы. К этой же группе причин относятся необходимость хозяйственного освоения новых территорий, внутренней и внешней периферии;

конкуренция двух почти равнозначных крупных городов-центров, претендующих быть столицей.

Выделенные нами ранее географические типы переноса столиц для всех стран мира [9] нашли свое отражение и в советском пространстве.

Финансирование. Статья подготовлена в рамках темы государственного задания Института географии РАН «Социально-экономическое пространство России в условиях глобальных трансформаций: внутренние и внешние вызовы» № 124032900015-3 (FMWS-2024-0008).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Заяц Д.В.* Магас – «Город Солнца» – новая столица Ингушетии // География. 2001. № 11. С. 11–12.
2. *Ким В.А.* Магас – столица Республики Ингушетии // Промышленное и гражданское строительство. 1995. № 12. С. 29–30.
3. *Окунев И.Ю., Остапенко Г.И.* Семиотика столиц. М.: МГИМО-Университет, 2021. 291 с.
4. Перенос столицы: Исторический опыт геополитического проектирования. Мат-лы конф. 28–29 октября 2013 г. / Отв. ред. И.Г. Коновалова. М.: Ин-т всеобщей истории РАН; Аквилон, 2013. 164 с.
5. *Раимов Т.* Столицы как объект экономико-географического исследования // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 5: География. 1971. № 5. С. 32–37.
6. *Тархов С.А.* Географические типы столиц // Меняющаяся география зарубежного мира / Вопросы экон. и полит. географии зарубежных стран. Вып. 17. М.–Смоленск: Ойкумена, 2007. С. 123–145.
7. *Тархов С.А.* Изменение административно-территориального деления, численности населения и этнического состава в странах постсоветского пространства в 1989–2005 гг. // Пространственная организация хозяйства: ТПК или кластеры? М.: Ин-т географии РАН; МАРС, 2006. С. 273–303.
8. *Тархов С.А.* Переносы столиц // География. 2007. № 5. С. 4–12; № 6. С. 7–10.
9. *Тархов С.А.* Транспортно-географическое положение столичных городов // География мирового развития. Вып. 2. Сб. научных трудов. М.: Ин-т географии РАН, 2010. С. 207–227.
10. *Тасмагамбетов И., Спанов М., Мурзалин Ж. и др.* От Пекина до Астаны. История переносов столиц. Алма-Ата: Білік, 2001. 204 с.
11. *Трейвиш А.И.* Бывшие столицы как продукт внутренних и внешних вызовов: типы и особенности развития // Региональные исследования. 2025. № 2. С. 36–48. DOI: 10.5922/1994-5280-2025-2-3.
12. *Трейвиш А.И.* Россия среди стран-гигантов // Вопросы государственного и муниципального управления. 2007. Т. 1. № 1. С. 141–158.
13. *Трейвиш А.И.* «Теория больших стран» как часть теории страноведения: смысл, контуры, приложения // Теория социально-экономической географии: современное состояние и перспективы развития. Мат-лы Междунар. научн. конф. (Ростов-на-Дону, 4–8 мая 2010 г.). Ростов-на-Д.: Изд-во ЮФУ. 2010. С. 101–110.
14. *Трейвиш А.И.* Что такое государства-гиганты и как с ними «бороться»? // Страны-гиганты: проблемы территориальной стабильности. Сб. докладов. М.: МГИМО-Университет, 2010. С. 24–50.
15. *Шац Э.* Когда столицы переносят: политическая география национального и государственного строительства // Логос. 2013. № 4 (94). С. 109–142.
16. *Akmola faktyczna stolica Kazachstanu [Акмолла – фактическая столица Казахстана] // Geografia w szkole (Warszawa). 1998. Vol. 51. № 1. S. 51.*
17. *Bencze I.* The role of capital cities in socio-economic development // Regional Studies. Methods and Analysis. Budapest, 1974. P. 231–249.
18. *Janiszewski M.* Typologia położenia geograficznego stolic europejskich [Типология географического положения европейских столиц] // Geografia szkolna. 1982. Vol. 35. № 2. S. 62–67.
19. *Janiszewski M.* Typologia położenia geograficznego stolic pozaeuropejskich [Типология географического положения столиц стран за пределами Европы] // Geografia szkolna. 1983. Vol. 36. № 3. S. 127–132.
20. *Kiew Hauptstadt der Ukraine [Киев – столица Украины] // Peterman's Geographische Mitteilungen. 1934. Jg. 80. Heft 5. S. 159.*
21. *Kohl J.* Die geographische Lage der Hauptstädte Europa's. Leipzig: Veit, 1874. 466 s.
22. *Köppen B.* Die Inszenierung einer neuen Hauptstadt [Формирование новой столицы Астана] // Geographische Rundschau. 2009. Bd. 61. № 7–8. S. 41–47.
23. *Metz F.* Die Hauptstädte [Столицы]. Berlin, 1930. 112 s.
24. *Spate O.H.K.* Factors in the development of capital cities // Geographical Review. 1942. Vol. 32. P. 622–631.

Статья поступила в редакцию журнала 4 ноября 2025 г.

Об авторе:

Тархов Сергей Анатольевич – доктор географических наук, ведущий научный сотрудник отдела социально-экономической географии Института географии РАН, г. Москва.

Для цитирования:

Тархов С.А. Географические особенности переноса столиц союзных и автономных советских республик // Региональные исследования. 2025. № 3. С. 69–84.

DOI: 10.5922/1994-5280-2025-3-5

Geographical peculiarities of capitals relocation in union and autonomous Soviet republics

S.A. Tarkhov

Institute of Geography, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia
e-mail: tram.tarkhov@gmail.com

This article analyzes the relocation of capitals of union and autonomous Soviet republics, including unrealized projects (1918–1991). The article identifies their types based on the number of relocations themselves, the number of directions of complex relocations, variations in relocation distances and their share in the length of the longest land transport axis, as well as the types of their spatial trajectories, the reasons and motives for their selection. Capitals changed 20 times in 14 republics. This most often occurred during the formation of new republics, when their main center was not always successfully chosen, as well as in the event of force majeure. Almost all relocations during the Soviet era occurred in the 1920s and 1930s, and in the post-Soviet era there have been only two. Not all capitals with favorable economic and territorial legal positions proved successful in terms of ease and reliability of governance, level of service, and uneven economic development of the territory. Based on the number of relocations and their directions, the following types were identified: 1-step, 2-step (unidirectional, return, counter), 3-step (unidirectional and mixed (combination of unidirectional and return)), 4-step (circular). 1-step were the most common, 2-step were less common. The average length of a 1-step capital relocation was 245 km, 2-step – 377 km, 3-step – 3,018 km, and the proportion of the capital relocation length in the length of the maximum elongated land transport axis was one third. Capital relocations from the outskirts to the interior were predominant, while shifts from the central part towards the outskirts, as well as within the inner and central parts, were less common. Exceptions were the transfers of capitals from an initial exclave location to the interior of the territory. The main factors for their transfer to a new location were geopolitical and political-ideological, natural, positional-geographical, and economic-geographical.

Keywords: capital, administrative center, transfer of capitals, Soviet republics, administrative-territorial division, post-Soviet space, spatial-morphological structure.

Funding. The article was prepared within the framework of the state assignment of the Institute of Geography of the Russian Academy of Sciences “Socio-economic space of Russia in the context of global transformations: internal and external challenges” No. 124032900015-3 (FMWS-2024-0008).

Received 04.11.2025