

Copyright © 2025 by Cherkas Global University



Published in the USA
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.
 E-ISSN: 2310-0028
 2025. 20(2): 902-910
 DOI: 10.13187/bg.2025.2.902

Journal homepage:
<https://bg.cherkasgu.press>



Problems of Transport Communication and Tariff Regulation in the Economic Development of Siberia in the late 19th – early 20th centuries

Evgeny A. Akhtamov ^{a,*}, Tatyana V. Izluchenko ^{a,b}, Denis N. Gergilev ^{a,b}, Ludmila V. Belgorodskaya ^a

^a Siberian Federal University, Russian Federation

^b Krasnoyarsk Scientific Center of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Russian Federation

Abstract

The article examines the factors that hindered the economic development of Siberia at the turn of the 19th and 20th centuries. The most obvious obstacle to the rapid economic development of Siberia in the period under review was the remoteness of the region from European Russia, as well as from the economic centers of European states. It is interesting that the completion of the Trans-Siberian Railway, which connected Siberia with European Russia, on the one hand, gave impetus to the development of the region, and on the other, according to a number of researchers of the early 20th century, did not have the full impact on the economic development of Siberia that could have been expected. According to contemporaries, the restraining factor in the economic development of Siberia was the tariff policy aimed at protecting agricultural producers in European Russia, as well as the tariff policy regarding goods imported to Siberia via the Northern Sea Route.

The authors examine the role of the Chelyabinsk tariff turning point in the development of Siberian agriculture, as well as the Perm-Kotlas railway in grain exports from Siberia. The authors note that researchers of the early 20th century attached great importance to the development of shipping along the Northern Sea Route as an alternative to the Trans-Siberian Railway. To a certain extent, such sentiments in society were due to the events of the Russo-Japanese War of 1904–1905. It was assumed that the development of water communication would relieve the Trans-Siberian Railway and minimize the costs of Siberian producers for the delivery of goods to European ports. It is worth noting that with the subsequent development of rail communication, the tariff policy was softened, which met the interests of the Siberian peasantry.

Keywords: Northern Sea Route, Trans-Siberian Railway, Siberia, tariff, economic development, trade, sales markets.

1. Введение

На рубеже XIX–XX вв. вопрос транспортного сообщения как внутри Сибири, так и с европейской частью России, оказывал решающее влияние на возможности хозяйственного развития Сибири. Строительство Транссибирской железнодорожной магистрали ускорило социально-экономическое развитие Сибири, способствовало появлению в регионе новых промышленных центров, в целом, сблизило Сибирь с европейской частью России. Вместе с тем в сибирском сообществе высказывались опасения, что железная дорога не сможет в полной мере удовлетворить потребности сибирских производителей, которые заключались, прежде всего, в обеспечении сбыта продуктов труда сибирского населения и обеспечения его продуктами первой необходимости, многие из которых в Сибири не производились. В качестве альтернативы железной дороге предлагалось

* Corresponding author

E-mail addresses: akhtamov@gmail.com (E.A. Akhtamov), izluchenko@mail.ru (T.V. Izluchenko), turilak@yandex.ru (D.N. Gergilev), blv.kr@yandex.ru (L.V. Belgorodskaya)

использовать Северный морской путь, который, при должной поддержке правительства и введении беспошлинной торговли, мог способствовать скорейшему экономическому развитию Сибири. В связи с этим представляют интерес обоснования исследователей начала XX в. о целесообразности использования Северного морского пути и о внутренних факторах в развитии сибирской экономики, которые не нашли достаточного освещения в исторической литературе.

2. Материалы и методы

Источниковую базу данного исследования составили работы С.В. Востротина «Наши водные пути в Сибирь» (Востротин, 1906) и «Северный морской путь и челябинский тарифный перелом» (Востротин, 1908). В данных работах рассмотрена история плаваний по Северному морскому пути, приведены статистические сведения по импортируемым и экспортируемым товарам, в целом, по стоимости перевозок. Представляют интерес сведения, приводимые С.В. Востротиним об экономическом развитии Сибири и о взаимосвязях в хозяйственном развитии региона. Разнообразные по характеру сведения о хозяйственном развитии региона отражены в издании З. Вольского «Вся Сибирь: справочная книга по всем отраслям культурной и торгово-промышленной жизни Сибири» (Вольский, 1908), а также в периодических изданиях Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог (Близняк, 1914).

В качестве методологической основы исследования был выбран системно-структурный метод, позволяющий рассматривать историческое явления во взаимосвязи его структур. Это позволило проанализировать хозяйственную жизнь Сибири с учётом широкого спектра внутренних и внешних факторов, влиявших на экономическую активность в регионе. Проблемно-хронологический метод позволил рассмотреть изучаемые явления в динамике.

3. Обсуждение

Вопросы хозяйственного развития Сибири в XIX в. и проблемы её транспортного сообщения впервые стали подниматься уже в работах современников. Крупными трудами по изучению проблем судоходства в бассейне реки Енисей, а также в арктических водах стали исследования А.М. Сибирякова. А.М. Сибиряков активно содействовал изучению региона, исследованию водных путей, результатом чего стало появление целого ряда работ (Сибиряков, 1881, 1893, 1907). Значение Транссибирской железнодорожной магистрали в социально-экономическом и культурном развитии Сибири, в укреплении восточных границ Российской империи также нашло отражение в работах дореволюционных авторов (Богданович, 1868; Красовский, 1890; Коверский, 1896).

В последующем интерес к проблеме взаимосвязи транспортного сообщения и хозяйственного развития оставался неизменно высоким. Крупными исследованиями по истории судоходного транспорта стала коллективная монография под редакцией Н.М. Чеботарева (Чеботарев, 1985), работа В.Н. Большакова (Большаков, 1991).

В коллективной работе под редакцией В.Г. Третьякова изучены социальные аспекты развития железнодорожного сообщения: организация труда и быта строителей, оказание медицинской помощи, в целом, развитие социальной инфраструктуры (Железнодорожный транспорт..., 2001). Необходимо отметить, что в последние десятилетия историография вопроса была значительно расширена благодаря появлению целого ряда обобщающих работ. Так, в работе С.А. Сафронова (Сафронов, 2006), наряду с анализом различных аспектов землеустройства в Сибири, исследованы проблемы развития железнодорожного транспорта и водного сообщения. В изысканиях А.Е. Гончарова исследованы различные аспекты плаваний по Северному морскому пути (Гончаров, 2014, 2022). Проблема тарифов за перевозки и вопросы о беспошлинной торговле проанализированы в коллективной работе О.М. Долидович, В.И. Федоровой, А.С. Жулаевой (Долидович, Федорова, Жулаева, 2019). Государственная политика по хозяйственному развитию Сибири, социальные проблемы, возникавшие при строительстве Транссибирской железнодорожной магистрали, проанализированы в коллективном труде С.Т. Гайдина, Г.А. Бурмакиной, Р.В. Павлюкевича, Т.Г. Шереметовой (Гайдин и др., 2020). История экспедиций по Северному морскому пути и Енисею рассмотрена в совместной работе А.П. Дворецкой, А.В. Шахматова, А.В. Суржко, Н.Р. Новосельцева (Дворецкая и др., 2024). Значимым представляется то, что проблема развития Сибири также нашла отражение в зарубежной историографии. Так, в работе Дж. М. Хартелей, наряду с вопросами социальной структуры сибирского общества, рассмотрена история строительства Транссибирской железнодорожной магистрали и её роль в развитии экономики (Harteley, 2014). Достоинством исследования является то, что автором были проанализированы данные российских архивов. В работе М. Миллер, помимо вопросов индустриального развития, анализируется состояние водных путей и железных дорог (Miller, 2017).

Таким образом, можно сделать вывод о том, что вопрос о взаимосвязи хозяйственного развития и доступности транспортного сообщения в Сибири неизменно привлекает внимание исследователей.

4. Результаты

Торговые отношения между северными побережьями России и Сибири по Ледовитому океану и Карскому морю существовали ещё в конце XVI – начале XVII в. Судходство по этому пути было настолько оживлённым и широко развитым, что вызвало необходимость основания города на реке Таз, несколько выше её впадения в Обскую губу. Этот город – Мангазея, был основан в 1601 г. и назван так по наименованию территории, располагавшейся между Обью и Енисеем, и составлявшей северную часть Тобольской и Енисейской губерний. В течение короткого времени Мангазея стала центром этих торговых отношений и местом притяжения промышленников и торговцев с берегов Белого моря, а также иностранцев.

Однако этот путь был вскоре закрыт по ходатайству тобольского воеводы князя Куракина. Князь Куракин был против идеи развития торговли по морскому пути. В 1616 г. князь Куракин добился запрещения пропуска иностранцев далее Архангельска. Запрет был аргументирован тем, что иностранные компании могут претендовать на богатства Сибири. Позднее запрет на использование морского пути был распространён и на соотечественников. Вследствие прекращения торговли Мангазея исчезла, а плавание по Северному морскому пути стало считаться невозможным. Только во второй половине XIX в., благодаря английским и шведским мореплавателям, на практике была вновь доказана возможность судходства по Северному морскому пути. В 1876 г. на Енисей были доставлены первые образцы товаров, присланные английскими купцами.

Ввиду сложности плавания судходство по Северному морскому пути нуждалось в помощи государства, а именно в разрешении беспошлинной торговли. Уже в 1877 г. Высочайшим постановлением беспошлинный ввоз иностранных товаров был разрешён на срок от одного года до пяти в зависимости от группы товаров. По настоянию российских производителей на ряд товаров, производившихся в России, пошлины были сохранены. В дальнейшем режим свободной торговли продлевался несколько раз, вплоть до 1898 г., с условием контроля российской стороной товаров, ввозимых в страну. Это позволяло не допустить ущерба внутренней промышленности.

Введение режима порто-франко позволило привлечь предпринимателей к использованию Северного морского пути, накопить опыт мореходства в регионе, составить более точные морские карты. О сложности плавания говорит то, что за период с 1877 по 1886 г. из 34 судов, вышедших из портов Европы в устья Оби и Енисея, 20 были вынуждены вернуться обратно. При этом, когда мореходы ближе познакомились с условиями судходства по Карскому морю, экспедиции стали успешнее: за период с 1887 по 1898 г. все 36 судов, вышедших из портов Европы, достигли цели (Востротин, 1906: 6). В 1897 г. в сибирские реки было направлено 12 судов, которые успешно достигли цели. Однако, стоит отметить, что для проведения судов по Карскому морю требовался значительный опыт. Убеждённые в беспрепятственной проходимости Карского моря, англичане отправили экспедицию в 1899 г. под руководством лица, совершенно незнакомого с условиями плавания по этому морю. Встретив льды в проливах и потеряв одно судно, экспедиция вернулась обратно, хотя многие промысловые суда в том же году свободно плавали по Карскому морю (Востротин, 1906: 6).

Сложность доставки грузов по Карскому морю заключалась не только в тяжёлых условиях судходства. Предприниматели несли большие расходы в связи с высокой стоимостью фрахта, страховых взносов, рисками, связанными с недостаточным устройством торговли в этом малодоступном направлении, и в целом большими накладными издержками в сравнении с ввозом по европейской границе. В этих условиях ведение торговли могло быть рентабельным либо при отсутствии, либо при льготных тарифных пошлинах. Однако в 1898 г. вступил в силу закон, допускавший беспошлинную торговлю только при соблюдении ряда условий. Так, оборудование можно было завозить без уплаты пошлины при предоставлении уведомления от «областного механика» (Востротин, 1908: 14) – российского должностного лица – о том, что оно предназначено для существовавших или для разрешённых к строительству предприятий. При этом лица, выписывающие машины, должны были предварительно дать областному механику подписку о том, что машины будут установлены на заводе и приведены в действие. Вследствие ужесточения правил, весь груз, отправленный в 1899 г., вернулся в Англию. Всего на Обь и Енисей было отправлено 38 тыс. пудов грузов, и сверх этого на Обь было отправлено 223,984 пуда кирпичного чая (Востротин, 1908: 15). В последующее десятилетие Северный морской путь постепенно стал предаваться забвению (Близняк, 1914: 121).

Стоит отметить существовавшее противоречие в тарифной политике и политике по хозяйственному развитию Сибири. Правительством принимались широкие меры по наибольшему переселению земледельческого населения в Сибирь, для чего выделялись огромные средства для упорядочения переселенческого движения, оказания первой помощи переселенцам, устройства их на новых местах, а также мероприятия по отводу переселенцам земель. Между тем, несмотря на оказываемую помощь переселенческому движению, правительство не решало вопрос, играющий первостепенную роль в колонизации страны, а именно – обеспечение сбыта продуктов труда этого населения и получение им продуктов первой необходимости. Сибирское население было поставлено в крайне тяжёлые условия, поскольку оно не имело вблизи ни на западе, ни на востоке от себя крупных потребительских рынков, куда оно могло бы сбывать свой хлеб. Вопрос о сбыте сельскохозяйственных

продуктов встал гораздо острее, чем он был в последней декаде XIX в. Для всей колоссальной территории Сибири, прилегающей к магистрали Сибирской дороги от Челябинска до Канска (около 2 300 вёрст), ближайшими потребительскими рынками могли служить уральский горнозаводской район, с одной стороны, и Иркутская губерния и Забайкалье – с другой. Однако эти рынки были чрезвычайно слабы и ограничены, к тому же на них в значительном объёме присутствовал хлеб местных производителей. Кроме того, там присутствовали серьёзные конкуренты как с запада, так и с востока. Поэтому для развития своего сельского хозяйства Сибирь должна была иметь выход как на внутренний рынок европейской России, так и на международный (Востротин, 1906: 28). Вместе с тем сбыт сибирского хлеба в этих направлениях испытывал серьёзные затруднения. Первым препятствием для вывоза сибирского хлеба были дальние расстояния – тарифные расходы по перевозке хлеба становились настолько значительными, что делали его сбыт затруднительным. Положение сибирского земледельческого населения в отношении сбыта сельскохозяйственных продуктов было поставлено в такие условия, в каких оно не находилось в самых отдалённых уголках Европейской России.

Из-за опасения, что дешёвый сибирский хлеб может наводнить внутренние рынки России и понизить хлебные цены, а также под давлением владельцев земель внутренних губерний, правительство установило для сибирского хлеба, идущего на запад – на внутренние и на международные рынки – «своего рода тарифную запруду в Челябинске – так называемый тарифный перелом, при котором дифференциальный тариф при дальнейшем следовании хлеба на запад, прерывается в Челябинске» (Востротин, 1908: 30). В результате плата за перевозку хлебных грузов, идущих из Сибири на запад, рассчитывалась не за сплошное расстояние от станции отправления до станции назначения, как это делается при перевозках хлеба в Европейской России.

Приводимая ниже таблица показывает провозные платы зернового хлеба от некоторых главных пунктов Сибирской железной дороги до портов, рассчитанные с переломом и без перелома тарифа в Челябинске (в копейках, без дополнительного сбора).

Таблица 1. Провозные платы зернового хлеба (Востротин, 1908: 30)

До станции	Санкт-Петербург		Ревель		Рига	
	С переломом	Без перелома	С переломом	Без перелома	С переломом	Без перелома
Курган	37,33	32,73	40,53	36,45	41,80	38,11
Омск	46,34	38,16	49,54	42,76	50,81	44,43
Обь	52,79	45,49	55,98	50,09	57,25	51,75
Красноярск	58,94	54,34	62,14	58,94	63,41	60,60
Канск	60,91	57,18	64,11	61,78	65,38	63,44

Челябинский перелом, как видно из таблицы, увеличивал стоимость доставки зерна в порты из разных пунктов Сибири от 2 до 8 копеек на пуд. Даже без завышенной тарификации стоимость доставки сибирского хлеба в порты, не считая дополнительных сборов, составляла от 32 до 63 копеек за пуд. Если принять во внимание дополнительные сборы и посредническую прибыль, то стоимость доставки составляла уже от 40 до 70 копеек. При существовавшем же переломе стоимость доставки от некоторых пунктов до портов увеличивалась ещё на 8 копеек.

При средних ценах на зерно сибирский хлеб был не в состоянии выдержать таких расходов по доставке. Если же наиболее ценное сибирское зерно – пшеница – пробивалось к балтийским портам, хоть и в ограниченных объёмах, это происходило лишь в случае богатого урожая, когда зерно дешёво покупали в Сибири, а также в периоды высоких цен на зерно в Европейской России и Европе. При этом наиболее высокие шансы попасть на западные рынки были у пшеницы, выращенной относительно недалеко к востоку от Челябинска.

Для сибирского хлеба был открыт льготный провоз по Пермь-Котласской железной дороге до Архангельского порта для экспорта за границу. Для перевозки в Котлас со станций участка Челябинск-Мамлютка (450 вёрст) были установлены пониженные тарифы, причём понижение для некоторых станций доходило до 1/87 копейки с пуда и версты. От Челябинска до Котласа (за расстояние в 1509 вёрст) был установлен тариф в 17,41 копейку с пуда. При этом за почти такое же расстояние от Тюмени до Котласа был установлен общий тариф 26,73 копейки (Востротин, 1908: 31). Разница составляла почти 10 копеек в связи с тем, что в Челябинск грузы приходили по Сибирской железной дороге, а в Тюмень они прибывали по воде. Этим направлением и льготами правительство пыталось отвлечь сибирский хлеб от портов Балтийского моря, где он мог бы снизить российские

цены на хлеб. Однако эта дорога, приносящая огромные убытки казне, всё-таки не смогла привлечь к себе сибирский хлеб. Несмотря на льготы для котласского направления, сибирский хлеб даже в Архангельск нередко предпочитали отправлять кружным путём через Самару и Москву.

Связано это было с тем, что при той же дальности Архангельского порта от Сибири, перевозка здесь осуществлялась в смешанном сообщении: до Котласа по железной дороге, а от Котласа – рекой Северная Двина. При этом закупаемый осенью хлеб мог быть отправлен только в весеннюю навигацию следующего года. В результате этим сообщением могли пользоваться только крупные хлебные фирмы, способные закупать зерно большими партиями. Мелкие хлеботорговцы были не в состоянии нести дополнительные накладные расходы: задержку зерна и оплату его хранения в Котласе.

Что касается Сибирской железной дороги, то массовые хлебные грузы перевозились на сравнительно небольшие расстояния. Всего хлебных грузов было перевезено, например, в 1904 г. 24,5 млн. пудов. Из этого количества было доставлено в Челябинск с ближайших станций до Петропавловска 15 млн. пудов, из которых 5 млн. пудов передано на Самаро-Златоустовскую дорогу. Точно также из прилегающих хлебных районов в Иркутск было доставлено 5 млн. пудов хлеба. Средний пробег провозившегося по Сибирской железной дороге хлеба составлял 641 версту (Востротин, 1908: 33). Это свидетельствовало о том, что даже внутри Сибири хлеб перемещался только между смежными областями и был обречён на сбыт только в таком размере, в каком в нём нуждалось местное население соседних мест. Если же зерно перевозилось из одной местности в другую, то для этого главным образом пользовались водными путями – Енисеем, Чулымом, Томью, Обью, Иртышем, Ишимом, Тоболом и др. Сибирские крестьяне, стремясь найти способы вывоза своего хлеба, стали осваивать мукомольное производство. Однако в январе 1907 г. было произведено повышение тарифов на муку, что поставило перед производителями новую преграду.

Стоит отметить, что попытки изменить тарифную систему предпринимались регулярно. Так, в январе 1905 г., на очередном совещании по пересмотру хлебных тарифов председатель Курганского отдела Императорского Московского общества сельского хозяйства настаивал на уничтожении челябинского перелома. В 1905 г. железнодорожный тариф составлял для Кургана 50 % от цены на хлеб в портах, для станции Обь – 75 % от цены на хлеб в портах, не считая стоимости гужевого подвоза к станции. Таким образом, если принять, что стоимость пшеницы в балтийских портах составляла около 1 рубля за пуд, в Тобольской губернии стоимость пуда пшеницы не могла превышать 50 копеек, а в Томской губернии – 35-40 копеек за пуд (Востротин, 1908: 31).

Учитывая излощенное, отсутствие выхода на внешние рынки сохраняло низкие цены на хлеб в самой Сибири. В результате сельское хозяйство становилось малоприбыльным. В целом в Сибири это отрицательно отражалось на динамике развития земледелия, которую не могло в достаточной степени оживить даже переселенческое движение. По сведениям центрального статистического комитета, площади посева хлебов в уездах, даже ближайших к линии Сибирской железной дороги, далеко не увеличивались пропорционально приросту населения (Вольский, 1908: 205).

Сравнение динамики развития сельского хозяйства в Европейской России и Сибири демонстрирует угнетённое состояние сельского хозяйства в Сибири. За десятилетие, с 1895 по 1905 г., в Тобольской и Томской губерниях, куда активно направлялись переселенцы, общая площадь посевов возросла: в Тобольской губернии на 17 %, в Томской губернии – на 34 %. В Саратовской губернии, откуда крестьянское население переселялось в Сибирь, площадь посевов за этот же период выросла на 39 %, в Астраханской – на 51 %, в Области войска Донского – на 60 %, в Ставропольской губернии – на 75 %. Посевы же исключительно пшеницы в Тобольской губернии увеличились на 57 %, Томской – на 50 %, в Ставропольской – на 82 %, в Тверской – на 87 %. Главной причиной того, что на колонизируемых территориях хозяйство в своём прогрессе отставало от местностей перенаселённых, было отсутствие у переселенцев возможности сбывать производимые товары (Востротин, 1908: 35).

Таким образом, российский земледелец, соблазнённый к переселению в Сибирь всевозможными льготами и, главным образом, обилием земли, попадает в такие тяжёлые условия сбыта своих сельскохозяйственных продуктов, какие он не имел на родине. При существовании челябинского тарифного перелома переселенец не мог пользоваться общим тарифом со ставкой, применявшейся на далёких расстояниях, в 1/80 коп. с пуда и версты. Переселенец мог пользоваться общим тарифом лишь в направлении на восток, где для него не было сколько-нибудь серьёзного рынка. В направлении же возможного сбыта на запад, в Челябинске были установлены тарифы на сибирскую продукцию как для иностранного товара. В урожайные годы цена на хлеб в некоторых районах Сибири опускалась до 15 коп. за пуд. При такой стоимости хлеба земледелец даже не мог компенсировать свои затраты по уборке хлеба (Востротин, 1908: 38).

Для жителей Енисейской губернии занятие земледелием также становилось невыгодным. Поскольку для хлеба Енисейской губернии не было выхода ни на восток, ни на запад, состояние местного хлебного рынка находилось в угнетённом состоянии, что было констатировано губернским комитетом. С проведением Сибирской железной дороги все притрактовое население, занимавшееся извозом, при котором поглощалась масса сельскохозяйственных продуктов, было вынуждено заняться земледелием. А с упадком золотопромышленности в регионе значительно сократились рынки сбыта в губернии.

Основным препятствием для развития производств, которые могли бы поглощать избытки сельскохозяйственной продукции, являлось отсутствие в регионе достаточно развитых путей сообщения. Недостаточно же развитая промышленность в Сибири не могла создать необходимого количества рабочих мест для всех прибывающих в Сибирь. С.В. Востротин указывал на отсутствие рабочих мест как на фактор, препятствующий коренизации пришлого элемента. «По вычислениям, основанным на данных Министерства путей сообщения, последние три года (1905, 1906 и 1907), процент возвращающихся обратно переселенцев по самому минимальному подсчёту достигает 34 из 100 переселяющихся; лишь 66 остаются в Сибири, остальные возвращаются после безуспешным попыток надёжно устроить своё хозяйство» (Востротин, 1908: 40). Решение проблемы представлялось в принятии мер, направленных на облегчение сбыта сельскохозяйственных продуктов, для чего должны были быть открыты все доступные выходы сибирскому хлебу на внешние рынки. Одной из мер должна была стать отмена челябинского тарифного перелома и установление пониженного тарифа для перевозки хлеба из Сибири до Балтийских портов (от 1/87 до 1/100 коп. с пуда и версты). Эта мера позволила бы расширить ареал экспортируемого зерна по железной дороге вглубь страны. При этом С.В. Востротин отмечал, что ввиду ограниченной пропускной способности Сибирской железной дороги, а также железнодорожной инфраструктуры в Европейской России, для вывоза грузов из Сибири предпочтительнее пользоваться водными путями, поскольку в Сибири есть такие полноводные реки, как Обь и Енисей. Морские пароходы могли подниматься от устья вверх более чем на 2000 вёрст. При этом были и другие реки, которые делали возможным судоходство в различных регионах: Тура, Тобол, Иртыш, Ангара, Подкаменная и Нижняя Тунгуски. Эти реки прорезывали Сибирь во всех направлениях и являлись естественными, лёгкими и дешёвыми путями. Все упомянутые водные пути вели в океан, открывавший доступ за границу.

Практика торговых отношений в конце XIX – начале XX в. показала, что суда, приходившие с иностранными товарами к устьям сибирских рек Оби и Енисея, принимали в обратный путь на доставку сибирскую пшеницу и сибирское сырьё. При этом стоимость фрахта до Лондона устанавливалась в размере 16 коп. за пуд, сплав же по рекам с верховьев до перегрузочных пунктов в устьях рек обходился в 30–32 коп. за пуд. Принимая во внимание среднюю цену пшеницы на лондонском рынке в 1 руб. 10 коп. – 1 руб. 50 коп., за вычетом стоимости провоза, доход составлял 75–80 коп. на пуд. Это должно было поставить вопрос об экспорте сибирского хлеба в совершенно иное положение. Для многих купцов в водном пути по Карскому морю и Ледовитому океану виделось разрешение всех чаяний сибирского земледелия. Именно водный путь мог решить вопрос массового экспорта сибирских товаров.

Помимо сельскохозяйственных продуктов, именно по водному пути можно было бы экспортировать лес из Тобольской и Енисейской губерний. Управляющий государственным имуществом Енисейской губернии Духович оценивал минимальный объём вывозимой древесины в 14 млн. пудов в год. Если же учитывать протяжённость Енисея и всех его притоков, то объёмы древесины, доступной к вывозу, были огромны (Востротин, 1908: 43).

Использование Северного морского пути, а также снижение или отмена пошлин представлялись необходимым условием для дальнейшего развития Сибири. Вследствие отдалённости сибирских городов и деревень, высоких пошлин, стоимость товаров, производимых в Европейской России, в Сибири значительно увеличивалась. К этому стоит добавить сибирское бездорожье и неизбежный ряд комиссионеров и торговцев, через руки которых проходили эти товары. Протекционистские же пошлины на иностранные товары в Сибири поднимали цену гораздо выше, чем в Европейской России. Поскольку такое положение вещей сложилось исторически, сибирское население привыкло оплачивать высокую цену на продукты фабрично-заводской промышленности.

При этом на условиях жизни в Сибири сказывалась общая дороговизна предметов, которая поглощала заработок населения. Положение колонизатора осложнялось не только тяжёлыми условиями сбыта его сельскохозяйственных продуктов, но и тем, что он был вынужден покупать товары по ценам, существенно превышающим таковые в Европейской России. Как следствие, многие колонизаторы, не найдя в Сибири условий, необходимых земледельцу, бежали на старые места. Если же переселенец оставался, то в большинстве случаев его платёжная и покупательная способность мало чем отличалась от прежнего состояния.

Хозяйственное развитие Сибири осложнялось бездорожьем. Подвозка тяжёлых машинных частей и паровиков, вследствие отсутствия надёжных транспортных коммуникаций, обходилась дорого. В таком же положении находился вывоз тех продуктов сибирской промышленности, которые искали выход на далёкие внешние рынки. Поэтому горная и обрабатывающая промышленности Сибири к началу XX в. не получили того уровня развития, которое соответствовало бы потенциалу этих отраслей. «Всю эту тяжесть могла выдержать до сих пор только сибирская золотопромышленность, продукты которой не боятся никаких перевозок. Также на рубеже XIX–XX вв. в некоторых пунктах возникла угольная промышленность, продукцию которой можно было вывозить по железной дороге. Вся остальная фабрично-заводская промышленность Сибири исчислялась на сумму около 44 500 000 рублей, с числом рабочих около 46 000 человек. Вся же

сибирская промышленность равнялась 3-4 большим фабрикам европейской России» (Востротин, 1908: 52).

5. Заключение

Представители сибирского купечества и промышленных кругов конца XIX – начала XX в. считали, что для успешного развития в регионе добывающей промышленности, улучшения земледельческой культуры, возникновения фабричной и кустарной промышленности, необходимо установить беспошлинный ввоз тех продуктов, которые способствовали бы развитию этих отраслей. При этом Северный морской путь и беспошлинный ввоз иностранных товаров могли дать Сибири дешёвые машины, необходимые продукты и капиталы, оживить сибирское земледелие и сибирскую промышленность, которые, в свою очередь, дали бы сибирской железной дороге более ценные товары, способные выдержать высокие тарифы по железным дорогам во всех направлениях на далёкие расстояния. Это создало бы необходимые условия для эффективной колонизации края, обеспечило бы быстрое развитие производительных сил Сибири. Широкое развитие добывающей и обрабатывающей промышленности в Сибири могло бы дать доходы государству в виде налогов и отчислений от эксплуатации ископаемых богатств, лесов, а также от развития торговли и повышения платёжных средств населения. Соответственно, это увеличило бы и ёмкость внутреннего сибирского рынка для местного хлеба.

Литература

- Близняк, 1914 – Близняк Е. Развитие пароходства на Енисее // *Водные пути и шоссейные дороги*. 1914. № 3. С. 118-121.
- Богданович, 1868 – Богданович Е.В. Проект Сибирско-Уральской железной дороги. СПб.: тип. Ф.С. Сущинского, 1868. 42 с.
- Большаков, 1991 – Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири XIX в. Новосибирск: Наука. Сибирское отделение, 1991. 215 с.
- Вольский, 1908 – Вольский З. Вся Сибирь: Справочная книга по всем отраслям культурной и торгово-промышленной жизни Сибири. СПб.: тип. Электротпечатня Я. Левенштейн, 1908. 582 с.
- Востротин, 1906 – Востротин С.В. Наши водные пути в Сибирь: Северный морской торговый путь. Обь-Енисейский канал и внутренний водный транзитный путь. СПб.: тип. Альтшулера, 1906. 74 с.
- Востротин, 1908 – Востротин С.В. Северный морской путь и челябинский тарифный перелом в связи с колонизацией Сибири. СПб.: тип. Я. Баянского, 1908. 79 с.
- Гончаров, 2022 – Гончаров А.Е. Адмирал С.О. Макаров и Карский морской путь: первая попытка организовать лесозэкспорт с Енисея // *Исторический курьер*. 2022. № 3 (23). С. 62-76.
- Гончаров, 2014 – Гончаров А.Е. О шведской экспедиции на Енисей в 1876 г. // *Известия Томского политехнического университета*. 2014. Т. 324. № 6. С. 74-88.
- Железнодорожный транспорт..., 2001 – Железнодорожный транспорт Восточной Сибири: из XIX в XX век. В 2 т. / Под общей ред. В.Г. Третьякова. Иркутск, 2001. Т. 1. 416 с.
- Коверский, 1896 – Коверский Э.А. О геодезических работах и сооружении Великого Сибирского пути. СПб., 1896. 107 с.
- Красовский, 1890 – Красовский А. Нужна ли Сибири железная дорога. Красноярск, 1890. 39 с.
- Сафронов, 2006 – Сафронов С.А. Столыпинская аграрная реформа и ее влияние на хозяйственное развитие Восточной Сибири в 1906-1917 гг. (на материалах Енисейской и Иркутской губерний). Красноярск: Красноярский государственный университет, 2006. 751 с.
- Сибиряков, 1881 – Сибиряков А.М. Плавание парохода "Оскар Диксон" в 1880 году к устьям Енисея. СПб.: тип. В. Безобразова и Ко, 1881. 7 с.
- Сибиряков, 1893 – Сибиряков А.М. К вопросу о внешних рынках Сибири. О малоизвестных волоках Сибири. СПб.: тип. газ. "Новости", 1893. 23 с.
- Сибиряков, 1907 – Сибиряков А.М. О путях сообщения Сибири и морских сношениях ее с другими странами. СПб.: тип. М.М. Стасюлевича, 1907. 199 с.
- Чеботарев и др., 1985 – Чеботарев М.Н. Речное судоходство в России. Чеботарев М.Н., Амусин М.Д., Богданов Б.В. М.: Транспорт, 1985. 352 с.
- Dolidovich et al., 2019 – Dolidovich O.M., Fedorova V.I., Zhulaeva A.S. Conflict of Imperial and Regional Interests on the Introduction of Duty-free Trade Regime in the Mouths of Siberian Rivers during the First World War // *Bylye Gody*. 2019. 51(1): 395-405.
- Dvoret'skaya et al., 2024 – Dvoret'skaya A.P., Shakhmatov A.V., Surzhko A.V., Novosel'tsev N.R. F. Nansen and S.V. Vostrotin as Ideologists of the Development of Arctic Transport Routes of the Yenisei Siberia. The Beginning of the 20th century // *Bylye Gody*. 2024. 19(2): 937-945.
- Gaidin et al., 2020 – Gaidin S.T., Burmakina G.A., Pavlyukevich R.V., Sheremetova T.G. The activities of state bodies for the development of Siberia during the period of modernization of the Russian Empire (1892-1914) // *Bylye Gody*. 2020. 58 (4): 2777-2789.
- Harteley, 2014 – Harteley J.M. Siberia. A History of the People. Yale University Press. 2014. 312 p.

Miller, 2017 – *Miller M.* The economic development of Russia 1905-1914. With special Reference to Trade, Industry and Finance. Taylor & Francis. 2017. 354 p.

References

- Bliznyak, 1914** – *Bliznyak, E.* (1914). Razvitie parokhodstva na Enisee [Development of shipping on the Yenisei]. *Vodnye puti i shosseinye dorogi*. 3: 118-121. [in Russian]
- Bogdanovich, 1868** – *Bogdanovich, E.V.* (1868). Proekt Sibirsko-Ural'skoi zheleznoi dorogi [Project of the Siberian-Ural Railway]. Saint-Petersburg: tip. F.S. Sushchinskogo, 42 p. [in Russian]
- Bolshakov, 1991** – *Bolshakov, V.N.* (1991). Ocherki istorii rechnogo transporta Sibiri XIX v. [Essays on the history of river transport in Siberia in the XIX century]. Novosibirsk: Nauka, 215 p. [in Russian]
- Chebotaev et al., 1985** – *Chebotaev, M.N. Amusin, M.D., Bogdanov, B.V.* (1985). Rechnoe sudokhodstvo v Rossii [River navigation in Russia]. Moskva: Transport, 352 p. [in Russian]
- Dolidovich et al., 2019** – *Dolidovich, O.M., Fedorova, V.I., Zhulaeva, A.S.* (2019). Conflict of Imperial and Regional Interests on the Introduction of Duty-free Trade Regime in the Mouths of Siberian Rivers during the First World War. *Bylye Gody*. 51(1): 395-405.
- Dvoretskaya et al., 2024** – *Dvoretskaya, A.P., Shakhmatov, A.V., Surzhko, A.V., Novosel'tsev, N.R.* (2024). F. Nansen and S.V. Vostrovin as Ideologists of the Development of Arctic Transport Routes of the Yenisei Siberia. The Beginning of the 20th century. *Bylye Gody*. 19(2): 937-945.
- Gaidin et al., 2020** – *Gaidin, S.T., Burmakina, G.A., Pavlyukevich, R.V., Sheremetova, T.G.* (2020). The activities of state bodies for the development of Siberia during the period of modernization of the Russian Empire (1892-1914). *Bylye Gody*. 58(4): 2777-2789.
- Goncharov, 2014** – *Goncharov, A.E.* (2014). O shvedskoi ekspeditsii na Enisei v 1876 g. [On the Swedish expedition to the Yenisei in 1876]. *Izvestiya Tomskogo politekhnicheskogo universiteta*. 6(324): 74-88. [in Russian]
- Goncharov, 2022** – *Goncharov, A.E.* (2022). Admiral S.O. Makarov i Karskii morskoi put': pervaya popytka organizovat' lesoeksport s Eniseya [Admiral S.O. Makarov and the Kara Sea Route: the first attempt to organize timber export from the Yenisei]. *Istoricheskii kur'er*. 3(23): 62-76. [in Russian]
- Harteley, 2014** – *Harteley, J.M.* (2014). Siberia. A History of the People. Yale University Press, 312 p.
- Koverskii, 1896** – *Koverskii, E.A.* (1896). O geodezicheskikh rabotakh i sooruzhenii Velikogo Sibirskogo puti [On geodetic work and the construction of the Great Siberian Route]. Saint-Petersburg, 107 p. [in Russian]
- Krasovskii, 1890** – *Krasovskii, A.* (1890). Nuzhna li Sibiri zheleznyaya doroga [Does Siberia need a railway]. Krasnoyarsk, 39 p. [in Russian]
- Miller, 2017** – *Miller, M.* (2017). The economic development of Russia 1905-1914. With special Reference to Trade, Industry and Finance. Taylor & Francis, 354 p.
- Safronov, 2006** – *Safronov, S.A.* (2006). Stolypinskaya agrarnaya reforma i ee vliyanie na khozyaistvennoe razvitie Vostochnoi Sibiri v 1906-1917 gg. (na materialakh Eniseiskoi i Irkutskoi gubernii). [Stolypin agrarian reform and its impact on the economic development of Eastern Siberia in 1906-1917 (based on materials from the Yenisei and Irkutsk provinces)]. Krasnoyarsk: Krasnoyarskii gosudarstvennyi universitet, 751 p. [in Russian]
- Sibiryakov, 1881** – *Sibiryakov, A.M.* (1881). Plavanie parokhoda "Oskar Dikson" v 1880 godu k ust'yam Eniseya [Voyage of the steamship "Oscar Dixon" in 1880 to the mouth of the Yenisei]. Sankt-Peterburg: tip. V. Bezobrazova i Ko, 7 p. [in Russian]
- Sibiryakov, 1893** – *Sibiryakov, A.M.* (1893). K voprosu o vneshnikh rynkakh Sibiri. O maloizvestnykh volokakh Sibiri [On the issue of foreign markets of Siberia. About the little-known portages of Siberia]. Sankt-Peterburg: tip. gaz. "Novosti", 23 p. [in Russian]
- Sibiryakov, 1907** – *Sibiryakov, A.M.* (1907). O putyakh soobshcheniya Sibiri i morskikh snosheniyakh ee s drugimi stranami [About the routes of communication between Siberia and its maritime relations with other countries]. Sankt-Peterburg: tip. M.M. Stasyulevicha, 199 p. [in Russian]
- Vol'skii, 1908** – *Vol'skii, Z.* (1908). Vsyaya Sibir': Spravochnaya kniga po vsem otraslyam kul'turnoi i torgovo-promyshlennoi zhizni Sibiri [All Siberia: A reference book on all branches of cultural and industrial life of Siberia]. Sankt-Peterburg: tip. Elektropechatnya Ya. Levenshtein, 582 p. [in Russian]
- Vostrovin, 1906** – *Vostrovin, S.V.* (1906). Nashi vodnye puti v Sibir': Severnyi morskoi torgovyi put'. Ob'-Eniseiskii kanal i vnutrennii vodnyi tranzitnyi put' [Our waterways to Siberia: Northern sea trade route. Ob'-Yenisei Canal and internal water transit route]. Sankt-Peterburg: tip. Altshulera, 74 p. [in Russian]
- Vostrovin, 1908** – *Vostrovin, S.V.* (1908). Severnyi morskoi put' i chelyabinskii tarifnyi perelom v svyazi s kolonizatsiei Sibiri [The Northern Sea Route and the Chelyabinsk tariff turning point in connection with the colonization of Siberia]. Sankt-Peterburg: tip. Ya. Balyanskogo, 79 p. [in Russian]
- Zheleznodorozhnyi transport..., 2001** – *Zheleznodorozhnyi transport Vostochnoi Sibiri: iz XIX v XX vek. V 2-kh t.* [Railway transport of Eastern Siberia: from the 19th to the 20th century. In 2 volumes]. Pod obshchei red. V.G. Tret'yakova. Irkutsk. Vol. 1. 416 p. [in Russian]

Проблемы транспортного сообщения и тарифного регулирования в экономическом развитии Сибири в конце XIX – начале XX в.

Евгений Александрович Ахтамов ^{a,*}, Татьяна Владимировна Излученко ^{a,b},
Денис Николаевич Гергилев ^{a,b}, Людмила Вениаминовна Белгородская ^a

^a Сибирский федеральный университет, Российская Федерация

^b Красноярский научный центр Сибирского отделения Российской академии наук,
Российская Федерация

Аннотация. В статье рассмотрены факторы, сдерживавшие хозяйственное развитие Сибири на рубеже XIX–XX вв. Наиболее очевидным препятствием для быстрого хозяйственного развития Сибири в рассматриваемый период была удалённость региона от Европейской России, а также от экономических центров европейских государств. Интерес представляет то, что завершение строительства Транссибирской железнодорожной магистрали, связавшей Сибирь с Европейской Россией, с одной стороны, дало толчок к развитию региона, а с другой, по утверждению ряда исследователей начала XX в., не оказало в полной мере того влияния на экономическое развитие Сибири, которое можно было бы ожидать. По свидетельствам современников, сдерживающим фактором хозяйственного развития Сибири стала тарифная политика, направленная на защиту сельскохозяйственных производителей Европейской России, а также тарифные меры в отношении товаров, завозимых в Сибирь Северным морским путём.

Авторы рассматривают роль челябинского тарифного перелома в развитии сельского хозяйства Сибири, а также Пермь-Котласской железной дороги в экспорте зерна из Сибири. Авторы отмечают, что исследователи начала XX в. большое значение придавали развитию судоходства по Северному морскому пути как альтернативы Транссибирской железнодорожной магистрали. В определённой степени такие настроения в обществе были обусловлены событиями Русско-японской войны 1904–1905 гг. Предполагалось, что именно развитие водного сообщения позволит разгрузить Транссибирскую железнодорожную магистраль, а также минимизирует расходы сибирских производителей на доставку грузов в европейские порты. Стоит отметить, что с последующим развитием железнодорожного сообщения тарифная политика была смягчена, что отвечало интересам сибирского крестьянства.

Ключевые слова: Северный морской путь, Транссибирская железнодорожная магистраль, Сибирь, тариф, хозяйственное развитие, торговля, рынки сбыта.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: akhtamov@gmail.com (Е.А. Ахтамов), izluchenko@mail.ru (Т.В. Излученко), turilak@yandex.ru (Д.Н. Гергилев), blv.kr@yandex.ru (Л.В. Белгородская)