

АНАЛИТИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ
к отчету по проекту РГО 10/2022-И
(результат обсуждений, проводившихся в ходе подготовки и проведения
10 рабочих семинаров коллектива участников
и экспертов/консультантов проекта в 2021-2022 г.)

Представленные аналитические материалы (общим объемом более 2 п.л.) содержат три раздела, включающих исследования, реализованные в рамках проекта по тематике, заявленной в техническом задании и задачах проекта. Это дополнительный материал к восьми опубликованным статьям. Каждый из трех разделов предполагается опубликовать в 2023 г. в рецензируемых журналах из перечня ВАК:

Раздел I. Деятельность Комитета Сибирской железной дороги по выработке правительственной политики по отношению к Сибири.....	с. 2
Раздел II. Влияние Транссибирской магистрали на социально-демографический потенциал и процессы урбанизации в Сибири и на Дальнем Востоке (конец XIX – начало XX вв.).....	с. 12
Раздел III. Роль Транссибирской магистрали в развитии торговли России с Китаем в начале XX века.....	с. 35
Библиография	с. 52

Значительная часть использованных здесь данных извлечена из статистических публикаций начала XX века: Статистических сборников Министерства путей сообщения, Обзоров сибирских губерний, Статистических ежегодников России и др. Комплексное использование этих источников позволило впервые построить динамику изучаемых показателей, дать соответствующую инфографику (18 диаграмм) по данным 13 таблиц.

РАЗДЕЛ I.

Деятельность Комитета Сибирской железной дороги по выработке правительственной политики по отношению к Сибири

Многолетние обсуждения вопросов строительства железнодорожной магистрали, которая должна была соединить европейскую и азиатскую части Российской империи, в начале 1890-х гг. перешли в стадию практических действий. С учетом масштабов, сложности и многоаспектности стоявших задач потребовалось создание специального органа, который осуществлял бы

общий надзор и руководство этим грандиозным инфраструктурным проектом. Таковым стал Комитет Сибирской железной дороги (КСЖД), специальное «Положение» о создании которого было подписано императором Александром III в феврале 1893 г.

Пункт 6 данного «Положения» четко обозначал круг вопросов, относившихся к ведению КСЖД:

- «а) общее руководство делом осуществления Сибирской железной дороги и связанных с нею вспомогательных предприятий;
- б) разрешение тех вопросов, касающихся сооружения Сибирской железной дороги, которые подлежащие Министры сочтут полезным внести в сей Комитет;
- в) разрешение вопроса о вспомогательных предприятиях, связанных с постройкой Сибирской железной дороги, а также и других, могущих возникнуть в связи с осуществлением означенных предприятий, и
- г) распоряжение суммами, которые, на основании Высочайше утвержденного 10 декабря 1892 г. журнала Особого Совещания, будут назначены на осуществление названных вспомогательных предприятий»¹.

Под вспомогательными мероприятиями в данном пункте понимались все действия, которые были необходимы для реализации проекта строительства Сибирской железной дороги, включая организацию экспедиций для исследования прилегающих к магистрали территорий, организацию и контроль за мероприятиями в вопросах переселенческой политики и пр.

Особый статус Комитету Сибирской железной дороги придавал тот факт, что, согласно «Положению» председателем его был назначен будущий император Николай II, оставшийся в этой роли и после восшествия на престол. Должность вице-председателя КСЖД должен был занять глава Комитета министров. В состав КСЖД входили Министры внутренних дел, государственных имуществ, финансов, путей сообщения, а также главы

¹ Сибирские переселения. Выпуск 2. Комитет Сибирской железной дороги как организатор переселений. Сборник документов. Новосибирск, 2006. С. 72 – 74.

военного и морского министерств и государственный контролер. Показательно, что в случае невозможности присутствия на заседаниях Комитета военного министра и управляющего Морским министерством, их должны замещать соответственно Начальник Главного Штаба Военного министерства и Начальник Главного морского штаба. И в целом военные нередко брали в свои руки инициативу в вопросах проведения подготовительных работ, организации экспедиций по обследованию сибирских и дальневосточных территорий, как прилегающих к маршруту Транссиба, так и отстоящих от магистрали на довольно значительном расстоянии.

Деятельности Комитета Сибирской железной дороги посвящена обширная историография, однако в последнее время внимание исследователей сконцентрировано, преимущественно, на выработке основ переселенческой политики и непосредственном руководстве этими мероприятиями. Это связано, прежде всего, с тем обстоятельством, что в последние годы существования Комитета переселенческий вопрос был, действительно, приоритетным в деятельности учреждения. Не случайно в 1903 г. на выдачу ссуд переселенцам, оказание им разнообразной помощи (продовольственной, медицинской и др.) расходовалось около 80% в общей структуре ассигнований Фонда вспомогательных предприятий, созданного в 1892 г.² Однако, в действительности, полномочия КСЖД были гораздо более обширны. При этом статус и положение этого Комитета оцениваются в историографии по-разному. Например, некоторые авторы позиционируют Комитет Сибирской железной дороги как вспомогательное учреждение при Комитете министров «с родственными составом и компетенциями»³, а характер деятельности

² Канн С.К. Комитет Сибирской железной дороги во главе работ по изучению Сибири в конце XIX – начале XX вв. // Роль государства в хозяйственном и социокультурном освоении Азиатской России XVII – начала XX века. Новосибирск, 2007. С. 257-266.

³ Ремнев А.В. Комитет Сибирской железной дороги как орган регионального управления // Хозяйственное освоение Сибири. Томск, 1994. С. 44.

ограничивают административными функциями⁴. Действительно, согласно пункту 12 «Положения» КСЖД не имел исполнительной власти, а приведение «положений Комитета в исполнение предоставляется тем министрам, от которых дела представлены или к ведомству коих они по роду своему принадлежат»⁵. Однако на основе анализа деятельности КСЖД ряд исследователей делает справедливые, на наш взгляд, заключения о законосовещательном характере данного органа⁶. При этом часть функций, входивших в сферу отдельных министерств, была временно (на период строительства Транссиба) перераспределена в пользу Комитета, а после его ликвидации в 1905 г. возвращены в прежние ведомства. Высший статус КСЖД позволял в ряде случаев быстро решать сложные вопросы. К таковым, например, могут быть отнесены вопросы отношений собственности, что могло стать препятствием к получению необходимого для проведения работ доступа к ресурсам (в частности, к лесным материалам и пр.), проведению межевания земель и геологоразведки. Так, в 1895 г. КСЖД в качестве временной меры ввел положение, получившее поддержку и утверждение императора, в соответствии с которым частным лицам запрещалось приобретать в собственность землю в районе Уссурийской железной дороги и в районе проектируемой Амурской дороги. При этом продажа всех остальных земель в Амурской и Приморской областях допускалась только с разрешения Приамурского генерал-губернатора⁷. По большинству вопросов единогласно принятые решения Комитета считались обязательными для исполнения и не требовали никаких дополнительных согласований.

⁴ Высшие и центральные государственные учреждения России. 1801 – 1917. Т.1. СПб., 2000. С. 79.

⁵ Сибирские переселения. Выпуск 2. Комитет Сибирской железной дороги как организатор переселений. Сборник документов. Новосибирск, 2006. С. 72 – 74.

⁶ Ремнев А.В. Указ.соч. С. 46; Канн С.К. Комитет Сибирской железной дороги (1892-1905 гг.) как орган управления национальным проектом // Гуманитарные науки в Сибири. 2008. № 3. С. 130.

⁷ Зуева Н.С. Переселенческая политика царского правительства на Дальнем Востоке в период столыпинских реформ. Дисс. ... канд. ист. наук. М., 2016. С.64.

КСЖД нередко называли «Сибирским комитетом», тем самым как бы ставя его в ряд с I (существовал в 1821 – 1838 гг.) и II (1852 - 1864 гг.) Сибирскими комитетами. Первый Сибирский комитет создавался с целью обсуждения и реализации сибирских узаконений 1822 г., а Второй, действуя уже в новых обстоятельствах, занимался разработкой комплексной программы развития Сибири и интеграции этого региона в общероссийские практики. Однако рассмотрение КСЖД с точки зрения его преемственной связи с двумя первыми Сибирскими комитетами явно искусственно сужает полномочия и функции этого учреждения и снижает его статус. В сферу регулирования КСЖД попадали «вопросы обороны границ, международной торговли, почты, делового туризма, коммерческого пароходства, укрепления денежного обращения и государственного бюджета, выравнивания уровня администрации на западе и востоке страны, модернизации системы уголовных наказаний»⁸.

При этом, конечно, огромную роль КСЖД сыграл в естественнонаучном изучении Сибири, хозяйственном освоении этого региона, организации переселенческого движения. Строительство Сибирской железной дороги в силу различных обстоятельств после длительных обсуждения и дискуссий в начале 1890-х гг. приняло, по сути, форсированный характер. Это еще больше повышало значение организационных и управленческих факторов, поскольку требовалось сформировать единую программу работ, поэтапный план их реализации, согласовать деятельность различных ведомств, требовалось принятие решений в финансовой сфере и т.п.

Программа естественнонаучного изучения Сибири и Дальнего Востока, реализованная под непосредственным руководством КСЖД, включала в себя целый комплекс научно-прикладных работ, которые осуществлялись в непосредственной привязке к развитию транспортных коммуникаций в этом регионе, и прежде всего, это относится к «Великому Сибирскому пути».

⁸ Канн С.К. Комитет Сибирской железной дороги (1892-1905 гг.) как орган управления национальным проектом // Гуманитарные науки в Сибири. 2008. № 3. С.130-131.

Многие пункты этой программы реализовывались в контексте «вспомогательных предприятий Сибирской железной дороги», которая предполагала, помимо переселенческих мероприятий, комплекс мер по развитию горнодобывающей и обрабатывающей промышленности, а также работы по улучшению условий судоходства по сибирским рекам. При этом КСЖД брал на себя функции координатора работ, надзора за их исполнением, финансовое обеспечение работ. При этом ключевым приоритетом оставалось соблюдение и проведение интересов государства.

Благодаря реализации программы естественнонаучного изучения восточных регионов Российской империи, которая проводилась при непосредственном участии КСЖД, были проведены гидрологические описания бассейнов сибирских рек, а также озера Байкал. Кроме того, в ходе геологических изысканий были обнаружены и впоследствии вовлечены в хозяйственное использование новые месторождения руд и каменного угля. Проведенный комплекс гидрологических и гидротехнических работ способствовал росту потока переселенцев и заселению обследуемых земель.

Одним из важнейших был вопрос финансирования всех этих мероприятий. Как уже упоминалось выше, финансовое обеспечение шло через специально созданный фонд вспомогательных предприятий (ФВП). Поскольку КСЖД выполнял лишь общее руководство, а непосредственная реализация мероприятий возлагалась на профильные ведомства, то руководители последних стремились получить как можно большую долю ассигнованных сумм, что привело к необходимости ужесточить нормы финансирования в 1894 г. Несмотря на это поперстная стоимость вспомогательных мероприятий, составлявшая, согласно смете, в 1896 г. 4 тыс. руб., выросла до 5,5 тыс. руб. Это неоднократно приводило к необходимости увеличивать размеры фонда. Но все равно к 1900 г. задолженность различных ведомств, участвовавших в проведении вспомогательных мероприятий, перед

ФВП достигла 2 млн. руб.⁹ К перерасходу средств ФВП способствовало и то, что по мере ввода в строй отдельных линий Транссиба, фокус внимания в проведении вспомогательных предприятий смещался. Во-первых, начиналось обследование районов, значительно удаленных от железной дороги, а во-вторых, решались задачи, напрямую не связанные с постройкой магистрали, например, исследования золотоносных районов, изучение тайги, фауны озера Байкал и др. Негативно на деятельности КСЖД и расходовании ассигнованных средств, как отмечают некоторые исследователи, сказывался субъективизм в принятии решений, особенно на завершающем этапе существования этого учреждения, излишняя централизация.

В 1900 – 1903 гг. фокус внимания в деятельности КСЖД очевидно сместился с научно-прикладных исследований на реализацию переселенческой политики, хотя последняя входила в сферу деятельности Комитета и в предшествующие годы. Большую роль в этом вопросе сыграла Особая подготовительная комиссия, созданная при КСЖД в марте 1893 г. под председательством А.Н. Куломзина. Одной из первоочередных задач Подготовительной комиссии стала подготовка и отвод свободных земель переселенцам, а также помощь в обустройстве на новом месте проживания. Так, Подготовительной Комиссией и КСЖД были разработаны и 5 июня 1894 г. высочайше утверждены «Временные правила о пособиях от Правительства нуждающимся семействам, переселяющимся с установленного разрешения». Речь шла о переселенцах, которые получили в соответствии в установленном порядке разрешение на переселение в Сибирь (кроме Южно-Уссурийского края) и Степное генерал-губернаторство, в состав которого входили Акмолинская и Семипалатинская области. Помощь этим «нуждающимся» семьям могла оказываться в следующих формах:

«а) выдачею путевых ссуд во время следования к местам водворения;

⁹ Канн С.К. Деятельность Комитета Сибирской железной дороги по естественнонаучному изучению Сибири в конце XIX – начале XX вв. Дисс. ... канд. ист. наук. Новосибирск, 2011. С.209.

- б) выдачею ссуд на хозяйственное устройство и домообзаведение;
- в) выдачею ссуд на посев и продовольствие, не ожидая перечисления переселенцев и приписки их к сельскому обществу, и
- г) безвозмездным отпуском из казенных дач лесного материала для возведения усадебных построек»¹⁰.

Ссуды эти были беспроцентными, а возврат выданных сумм осуществлялся в соответствии с правилами, прописанными в разделе «О возврате ссуд». Первые три года рассматривались как льготный период, поэтому возврат ссуд начинался после их истечения и продолжался последующие десять лет в формате ежегодных платежей равными частями¹¹. В первые годы XX столетия КСЖД ежегодно выделял на выдачу пособий переселенцам до 12 млн. руб.¹² Ссуды при этом получили около 87% всех обосновавшихся в это время в Сибири переселенцев¹³.

Правила «о пособиях законным переселенцам» в дальнейшем неоднократно дополнялись и корректировались, в частности это происходило в 1896, 1899 и 1903 гг. В соответствии с правилами, утвержденными в 1903 г., размер путевых ссуд для переселенцев находился обычно в пределах 50 руб., за исключением направлявшихся в Приамурское генерал-губернаторство, которым полагался более высокий размер выплат (до 100 руб.). Ссуды на хозяйственное устройство составляли соответственно не более 100 руб., и не более 150 руб. Также были ограничены объемы лесного материала, отпускаемого из казенных дач для возведения построек¹⁴. В правилах 1903 г.

¹⁰ Сибирские переселения. Выпуск 2. Комитет Сибирской железной дороги как организатор переселений. Сборник документов. Новосибирск, 2006. С.192.

¹¹ Там же. С. 197-198.

¹² Архипов С.В. Деятельность Комитета Сибирской железной дороги по реализации государственной переселенческой политики в конце XIX – начале XX вв. (историко-правовой аспект) // Вестник КГУ им. Н.А. Некрасова. 2015. № 3. С. 17.

¹³ Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. СПб., 1903. С.337.

¹⁴ Белянин Д.Н. Ссудная помощь сибирским переселенцам в конце XIX – начале XX вв. // Вестник КемГУ. 2012. № 3. С. 36.

были льготный период, после которого начиналось погашение ссуды, был увеличен до пяти лет.

Всего за период 1894 – 1901 гг. в Сибири «водворилось» 62 234 семьи переселенцев, из этого числа ссуды получили 53605 семей, т.е. 86,3%¹⁵. При этом размеры ссуд могли весьма существенно различаться не только для разных губерний, но даже для разных уездов.

Кроме финансовой помощи переселенцам, Комитет Сибирской железной дороги сыграл большую роль в создании системы оказания медицинской и продовольственной помощи для находящихся в пути. Для этого вдоль маршрутов следования переселенцев создавались специальные врачебно-продовольственные пункты, в которых медицинская помощь была бесплатной для всех, а продовольственная – бесплатной только для детей, взрослые же должны были платить. Кроме того, переселенческие поезда сопровождалась специальными санитарными вагонами, которых насчитывалось до 20 штук в конце XIX в.¹⁶ КСЖД предпринимал усилия по расширению сети складов сельскохозяйственных орудий, для чего поначалу были специально выделены средства в распоряжение двух министерств – внутренних дел и государственных имуществ. Но в декабре 1897 г. было утверждено Положение КСЖД о передаче складов Министерства земледелия и государственных имуществ, расположенных вдоль железнодорожной магистрали, в ведение специального чиновника по переселенческим делам «в целях сосредоточения мероприятий по устройству быта переселенцев» в руках МВД. В результате Переселенческому управлению МВД были переданы «Тюкалинский, Курганский, Томский, Мариинский склады и склады в Петропавловске», а к 1904 г. в Сибири насчитывалось 28

¹⁵ Аблажей Н.Н., Красильников С.А., Миненков Д.Д., Ноздрин Г.А. Массовые аграрные переселения на восток России (конец XIX – середина XX вв.). Новосибирск, 2010. С. 22-23.

¹⁶ Колонизация Сибири в связи с общим переселенческим вопросом. СПб., 1900. С. 188.

сельскохозяйственных складов¹⁷. Кроме сельскохозяйственных создавались и лесные склады, которые в 1899 г. также перешли в ведение Переселенческого управления МВД.

Подводя итоги, следует отметить, что работы по изучению территории, прилегавшей к утвержденному маршруту «Великого Сибирского пути», проводившиеся под руководством КСЖД, организация переселенческого движения и другие меры способствовали скорейшему открытию движения поездов на различных участках Транссибирской магистрали, а также освоению регионов Сибири и Дальнего Востока. Несмотря на то, что применительно к отдельным вопросам и задачам исследователи критически оценивают действия Комитета, главное - была запущена сквозная Транссибирская железнодорожная магистраль, соединившая Европейскую часть России (да и Европу в целом) с Сибирью и Дальним Востоком. Это событие имело и огромное политическое, и военно-стратегическое, и социально-экономическое, и культурно значение. Реализовать же такой проект в кратчайшие сроки, при ограниченных возможностях финансирования, низком уровне не только освоения, но и изученности территорий, по которым проходил маршрут, без ошибок и локальных проблем, вряд ли было возможно. Снижение эффективности в деятельности КСЖД, на наш взгляд, связано, скорее, с последним этапом его деятельности, когда основной комплекс работ по строительству магистрали был уже завершен, и комитет начал заниматься вопросами, напрямую не относящимися к первоначально поставленным задачам и территориям. КСЖД был учреждением, создававшимся именно для руководства этим грандиозным инфраструктурным проектом под названием «Великий сибирский путь», и был расформирован, когда основные задачи этого проекта были решены.

¹⁷ Белянин Д.Н. Организация крестьянских переселений в казенные земли Сибири в XIX – начале XX вв. // Вестник КемГУ. 2010. № 4. С. 19.

РАЗДЕЛ II.

Влияние Транссибирской магистрали на социально-демографический потенциал и процессы урбанизации в Сибири и на Дальнем Востоке (конец XIX – начало XX вв.)

Во второй половине XIX – начале XX вв. население различных регионов Российской империи, включая Сибирь и Дальний Восток, учитывалось несколькими ведомствами: 1) велся административно-полицейский учет, результаты которого отражены в отчетах губернаторов; 2) Переселенческим управлением МВД в 1896 – 1917 гг.; 3) в ходе различных обследований населения по региональному или национальному признаку; 4) в ходе переписей населения 1897 г., а также 1915 – 1917 гг.; 5) благодаря церковному учету сохранились данные о естественном движении православного населения.

Начиная с 1906 г. ЦСК МВД начал регулярно публиковать результаты своих оценок численности населения на губернском и уездном уровне на 1 января каждого года. В основном оценки формировались, отталкиваясь от данных переписи 1897 г. и опираясь на сведения о естественном приросте. И хотя делались попытки учитывать и механический прирост населения, для большинства регионов Европейской России эти материалы дают искаженную картину, прежде всего, потому что в этой части империи был крайне плохо организован учет оттока населения на окраины страны. Для Сибири и Дальнего Востока исследователи характеризуют эти данные как достаточно достоверные и полные¹⁸.

Поскольку Сибирь и Дальний Восток относились к числу осваиваемых регионов, на их территории уделялось повышенное внимание регистрации переселенцев. Поначалу этим занималась местная администрация, но когда переселенческий поток возрос, было создано специальное Переселенческое

¹⁸ Кабузан В.М. Дальневосточный край в XVII – начале XX вв. (1640 – 1917). Историко-демографический очерк. М., 1985. С. 21.

управление. Благодаря его деятельности собирались данные о местах выхода и водворения прибывавших в сибирские и дальневосточные области переселенцев, о времени основания новых населенных пунктов. По мнению ряда специалистов, занимавшихся историей миграций в России, данные Переселенческого управления иногда являются заниженными, поскольку какая-то часть переселенцев не попадала в регистрационные документы, однако степень недоучета невелика и не влияет на общую картину миграций¹⁹.

Анализируя статистику переселенцев, прибывающих в конце XIX – начале XX вв. в различные губернии и области Сибири и Дальнего Востока, иногда можно заметить существенное расхождение в данных. Это может объясняться разными причинами. Во-первых, авторы используют разные источники о численности переселившихся. Во-вторых, могут учитываться разные категории переселенцев. Например, иногда сведения приводятся за вычетом вернувшихся, в других случаях – без учета «возвратного» движения. Кроме того, приводимые количественные данные могут учитывать всех переселенцев вообще, а другие – только «водворившихся» в той или иной губернии, что предполагает учет только «душ мужского пола». Еще один пример такого рода ситуации, когда авторы оперируют статистикой о числе мигрантов, прошедших через определенные переселенческие пункты.

Как показывают данные Таблицы 1, переселение в Сибирь могло заметно колебаться по периодам. Значительные показатели численности переселенцев в 1898 – 1900 г. могут объясняться, прежде всего, влиянием Транссибирской магистрали, строительство которой в 1890-х гг. упростило перемещение и распределение новоселов по территории этого региона. Кроме того, продолжавшиеся строительные работы формировали спрос на рабочую силу. В 1901 – 1905 гг. количество переселенцев в Сибирь снижается, что может объясняться завершением основных строительных работ на

¹⁹ Кабузан В.М. Указ. соч. С. 22.

железнодорожной магистрали, а также ростом крестьянского движения в Европейской России и влиянием Русско-японской войны.

Таблица 1. Переселения в Сибирь в 1898 – 1906 гг.

Год	Кол-во человек, направившихся в Сибирь	в том числе ходоков	в том числе переселенцев
1898	202720	54403	148317
1899	223209	53073	170136
1900	219283	53017	166266
1901	120249	31161	89088
1902	110930	29009	81921
1903	114836	29012	85824
1904	46732	6731	40001
1905	44019	5269	38750
1906	218878	77584	141294
Итого	1300856	339259	961597

Источник: Статистические сведения о Торговле России с Китаем. СПб., 1909 г. С. 17.

Данные Таблицы 2 свидетельствуют, что Столыпинская реформа дала мощный импульс переселенческому движению в восточные регионы империи.

Таблица 2. Переселенческое движение в губернии Сибири и Дальнего Востока в 1906 – 1914 гг., кол-во человек

Год	Енисейская	Иркутская	Забайкальская	Тобольская
1906	6592	1812	305	418
1907	33909	9000	542	7588
1908	43800	16327	207	5758
1909	41713	24320	573	25418
1910	30000	30954	1472	16572
1911	33500	35495	1205	26600
1912	32704	14742	1078	35509
1913	26174	46945	1076	14355
1914	18756	50160	706	16354
<i>Итого</i>	<i>267148</i>	<i>229755</i>	<i>7164</i>	<i>148572</i>
Год	Томская	Амурская	Приморская	Всего
1906	6000	2680	8169	25976
1907	180000	10425	61722	303186
1908	283218	7707	21501	378518
1909	270955	18851	18349	400179
1910	270000	19298	13967	382263

1911	48572	2851	10801	159024
1912	71938	5506	9994	171471
1913	67825	6625	9181	172181
1914	59116	14039	10234	169365
<i>Итого</i>	<i>1257624</i>	<i>87982</i>	<i>163918</i>	<i>2162163</i>

Источник: Кабузан В.М. Дальневосточный край в XVII – начале XX вв. (1640 – 1917). Историко-демографический очерк. М., 1985. С. 259.

Сравнение данных за 1906 г. в таблицах 1 и 2 показывает, что они довольно существенно расходятся. Объяснения этому могут быть разные – от использования разных источников информации до разных принципов учета переселенцев. Данные Таблицы 2, которые В.М. Кабузан приводит со ссылкой на разные источники информации, включая архивные фонды, позволяют проследить распределение переселенцев по губерниям в период реализации Столыпинской реформы, которая способствовала росту миграционной активности населения, направлявшегося в восточные регионы империи. Суммарно же больше всего переселенцев было зарегистрировано в 1909-1911 гг.

По оценкам исследователей механический прирост населения губерний Западной и Восточной Сибири, связанный с притоком иммигрантов из центральных районов России, в конце XIX – начале XX в. являлся определяющим фактором роста общей численности жителей данного региона. Волны переселенческой активности совпадают с периодами наиболее высоких темпов прироста численности населения. Это справедливо как для сельской местности, так и для городов.

Таблица 3. Доля переселенцев в губернии Сибири и Дальнего Востока в 1906 – 1914 гг., в % от общего их числа

Год	Енисей- ская	Иркут- ская	Забайкаль- ская	Тоболь- ская	Том- ская	Амур- ская	Примор- ская
1906	25,38	6,98	1,17	1,61	23,10	10,32	31,45
1907	11,18	2,97	0,18	2,50	59,37	3,44	20,36
1908	11,57	4,31	0,05	1,52	74,82	2,04	5,68
1909	10,42	6,08	0,14	6,35	67,71	4,71	4,59
1910	7,85	8,10	0,39	4,34	70,63	5,05	3,65

1911	21,07	22,32	0,76	16,73	30,54	1,79	6,79
1912	19,07	8,60	0,63	20,71	41,95	3,21	5,83
1913	15,20	27,26	0,62	8,34	39,39	3,85	5,33
1914	11,07	29,62	0,42	9,66	34,90	8,29	6,04
в среднем за 1906-1914	12,36	10,63	0,33	6,87	58,17	4,07	7,58

Источник расчетов: Таблица 2.

Данные Таблицы 3 свидетельствуют о том, что за 1906-1914 гг. более половины всех переселившихся в Сибирь и на Дальний Восток (58,17%) обосновались в Томской губернии (в Томской губернии мигрантов, прежде всего, привлекали плодородные земли и благоприятный климат Алтайского горного округа; основной поток мигрантов составляли крестьяне), на втором месте с большим отрывом Енисейская губерния (12,36%), на третьем – Иркутская (10,63%). Причем, каждая губерния/область демонстрируют разную динамику переселенческого движения на этом хронологическом отрезке.

В Сибирь переселялись выходцы практически из всех губерний Европейской России. Например, в Западную Сибирь наибольшее количество новых жителей прибывали из Центрально-Черноземного и Северо-Черноземного районов.

Таблицы 4, 5 и 6 дают представление о численности пассажиров, перевезенных по разным линиям Транссиба (Сибирской, Забайкальской и Уссурийской) по различным видам общего тарифа, включая переселенческий.

Таблица 4. Динамика пассажироперевозок по Сибирской железной дороге в 1902 – 1914 гг.

Год		в том числе:
-----	--	--------------

	Всего пассажи- ров по общесу тарифу	пасса- жиры I класса	пасса- жиры II класса	пасса- жиры III класса	пасса- жиры IV класса	пасса- жиры по тарифу пересе- ленцев
1902	1002547	7748	63537	367213	419161	144888
1903	1058049	7062	62347	409427	452984	126229
1904	796086	5998	70082	448420	238294	33292
1905	752778	5308	74013	471471	172321	29665
1906	1105307	6198	81434	497439	323938	196298
1907	1826848	10041	99464	707479	531491	478373
1908	2401721	9995	107462	962991	894698	426575
1909	3334681	8088	91575	1307887	1712136	484995
1910	3189268	8933	94153	1049821	1699983	336378
1911	3519556	11636	121509	1115480	1955646	315285
1912	3815608	12229	119622	1210572	2146730	326455
1913	4333230	11375	134227	1546832	2320443	320353
1914	4360291	10219	144222	1695116	2185429	325305

Источники: Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 77. СПб., 1904. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 81. СПб., 1905. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 85. СПб., 1906. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 89. СПб., 1907. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 93. СПб., 1909. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 102. СПб., 1910. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 106. СПб., 1911. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 113. Ч. II. СПб., 1912. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 122. Ч. II. СПб., 1913. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 129. Ч. II. Пг., 1914. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 131. Ч. II и III. СПб., 1915. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 141. Ч. II. Пг., 1917. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 145. Ч. II. М., 1919. Таблица VII. С. 2 – 19.

Таблица 5. Динамика пассажироперевозок по Забайкальской железной дороге в 1902 – 1914 гг.

Год	Всего пассажи- ров по общесу тарифу	в том числе:				пасса- жиры по тарифу пересе- ленцев
		пасса- жиры I класса	пасса- жиры II класса	пасса- жиры III класса	пасса- жиры IV класса	
1902	618263	11894	77556	444283	45846	38684
1903	792485	11401	87210	499936	144467	49471
1904	631545	10308	81255	432556	97327	10099
1905	790818	9278	97565	603081	65697	15197
1906	885327	7257	85861	649358	91999	50842
1907	876018	7706	83889	476422	159793	148208

1908	1426965	6599	78641	768327	511170	62228
1909	1380407	4419	69709	1089872	144742	71665
1910	1431302	5170	81781	1116974	165135	62242
1911	1895186	15484	112141	1400903	327956	38702
1912	2374232	6501	124003	1281054	891136	71538
1913	2662354	8066	140371	1327316	1124458	62143
1914	2713010	4371	151588	1432999	1013033	111019

Источники: Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 77. СПб., 1904. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 81. СПб., 1905. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 85. СПб., 1906. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 89. СПб., 1907. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 93. СПб., 1909. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 102. СПб., 1910. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 106. СПб., 1911. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 113. Ч. II. СПб., 1912. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 122. Ч. II. СПб., 1913. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 129. Ч. II. Пг., 1914. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 131. Ч. II и III. СПб., 1915. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 141. Ч. II. Пг., 1917. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 145. Ч. II. М., 1919. Таблица VII. С. 2 – 19.

Таблица 6. Динамика пассажироперевозок по Уссурийской железной дороге в 1902 – 1914 гг.

Год	Всего пассажиров по общему тарифу	в том числе:				
		пассажиры I класса	пассажиры II класса	пассажиры III класса	пассажиры IV класса	пассажиры по тарифу переселенцев
1902	542357	10578	60034	394626	12921	64198
1903	562324	8929	65410	428224	7155	52606
1904	404181	8024	58865	310920	5765	20607
1905	556676	8383	67319	460659	12420	7895
1906	455322	8393	54522	353714	16554	22139
1907	1118034	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
1908	1028014	9497	100561	645634	71203	201019
1909	1060376	7181	84554	632185	194080	142376
1910	1127578	7708	85014	669196	274242	91418
1911	1220141	7970	91822	741892	318576	59881
1912	1474473	7975	117312	892644	393317	63225
1913	1612806	7582	167798	1018504	339685	79237
1914	1805509	7668	175951	1316723	247728	57439

Источники: Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 77. СПб., 1904. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 81. СПб., 1905. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 85. СПб., 1906. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 89. СПб., 1907. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 93. СПб., 1909. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 102. СПб., 1910. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 106. СПб., 1911. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 113. Ч. II. СПб., 1912. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 122. СПб.,

1913. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 129. Ч. II. Пг., 1914. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 131. Ч. II и III. Пг., 1915. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 141. Ч. II. Пг., 1917. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 145. Ч. II. М., 1919. Таблица VII. С. 38 – 55.

Примечание: за 1906 г. данные охватывают только первые семь месяцев года (январь – июль).

Анализируя данные Таблиц 4, 5 и 6 можно заметить, что пассажиры, передвигавшиеся по переселенческому тарифу, не составляли основной массы железнодорожным путешественников. Самый высокий удельный вес в общей массе пассажиров они имели на Сибирской железной дороге, что согласуется с приведенными выше данными о распределении переселенцев по губерниям и областям Сибири и Дальнего Востока. В 1907 г. пассажиры, ехавшие по переселенческому тарифу, составили более четверти всех пассажиров (26,19%). Характерно, что и на Забайкальской железной дороге это показатель имеет самое высокое значение именно в 1907 г. (16,92%). К сожалению, мы не располагаем данными за 1907 г. для Уссурийской линии, но 1908-1909 гг. на ней отмечены также наибольшими значениями доли переселенцев в общем потоке пассажиров.

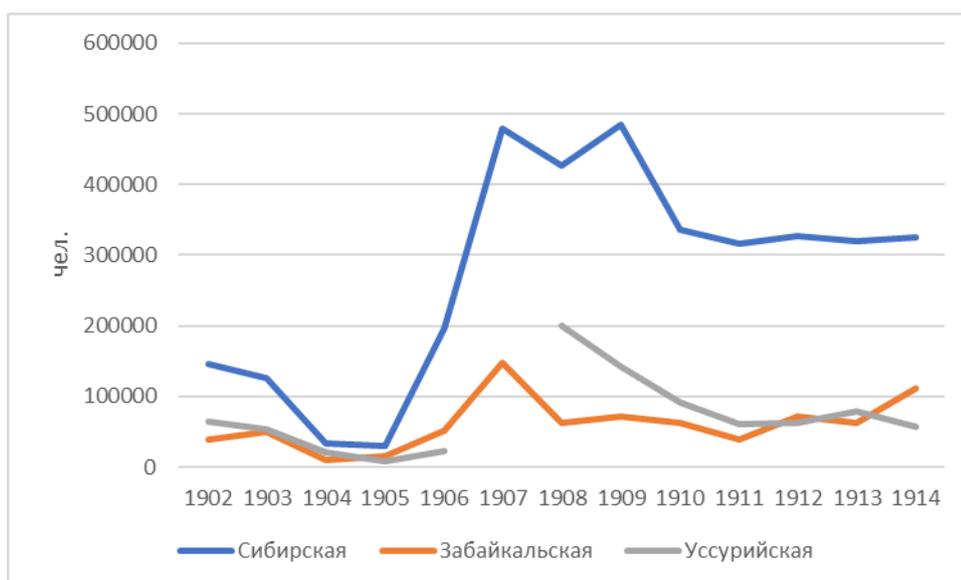


Рис. 1. Динамика численности пассажиров по переселенческому тарифу, перевезенных по трем линиям Транссибирской магистрали в 1902 – 1914 гг.

Источник: Таблицы 4, 5, 6

Примечание: по Уссурийской железной дороге за 1906 г. данные охватывают только первые семь месяцев года (январь – июль).

На Рис. 1 представлены графики, отражающие ежегодное число пассажиров, перевезенных в 1902 – 1914 гг. по Сибирской, Забайкальской и Уссурийской железнодорожным линиям по переселенческому тарифу. Несмотря на разные объемы пассажироперевозок, общая динамика весьма схожа. В частности, очевидно выделяется период столыпинской реформы как время наиболее высокой переселенческой активности, когда государство предоставляло возможность воспользоваться более дешевым тарифом в качестве меры, стимулирующей миграции населения из европейской части страны на восток.

Ежегодно на счет Переселенческого управления выделялись кредитные средства, предназначенные для решения различных задач, связанных с заселением, прежде всего, азиатской части страны. Так, например, в 1911 г. эта сумма составляла 27,1 млн. руб., в 1912 г. – 28,4 млн. руб.²⁰ Причем, более половины этих сумм, согласно сметам, расходовалось на помощь переселенцам (организация продовольственной и медицинской помощи, ссуды «домообзаводительные» и на «удовлетворение их культурных и хозяйственных потребностей»). Почти вся оставшаяся часть ассигнованных средств шла на работы с земельным фондом (устройство дорог, землеотводные и межевые работы, строительство гидротехнических сооружений, изыскания для формирования дополнительного фонда пригодных для вовлечения в хозяйственный оборот земель)²¹.

Представляется важным, что даже начало Первой мировой войны не привело к свертыванию деятельности Переселенческого управления. И движение населения в восточные районы империи также продолжалось, несмотря на то что во второй половине 1914 г. была приостановлена выдача разрешений на льготный проезд. В связи с изменившейся внешнеполитической ситуацией можно было ожидать существенного

²⁰ Статистический ежегодник России за 1913 г. СПб., 1914. II-й отдел. С. 22.

²¹ Там же. С. 22-23.

сокращения сметы Переселенческого управления, однако первоначально запланированная сумма 30,2 млн. руб. уменьшилась незначительно – на 2 млн. руб., и в результате оказалась примерно равной сумме за предыдущие (предвоенные) годы. Прежде всего, это коснулось статей расходов, предусматривавших дорожные и гидротехнические работы, а также мероприятия по «культурно-хозяйственному» устройству переселенцев. Благодаря выделенным суммам в 1914 г. при участии Переселенческого управления было открыто 32 новых врачебных и фельдшерских пунктов, в результате общее количество достигло 475, а количество работавших в них врачей и фельдшеров – 150 и 650 человек соответственно²².

Переселенческое управление даже после начала войны продолжало работы по подготовке земель для переселенцев. В частности, за 1914 г. было проведено межевание новых земель общей площадью около 1,5 млн. десятин, треть из которых приходилась на хутора и отруба. Кроме того, около 300 тыс. десятин старого земельного фонда были также размежеваны для размещения на них единоличных крестьянских хозяйств. На участках переселенцев было построено 1520 колодцев и 26 водохранилищ, а также построено (и достроено) 2,5 тыс. верст дорог, отремонтировано 9 тыс. верст старых дорог²³. Помимо этого, продолжались изыскания и разведывательные работы для прокладки маршрутов новых дорог в дальнейшем, а также для выявления новых источников водоснабжения.

* * *

Обратимся теперь к данным о численности населения губерний и областей Сибири и Дальнего Востока в начале XX в. (см. Рис. 2). В качестве стартовой даты возьмем 1902/1903 г., в качестве конечной – 1912/1913 г. Слэш в данном случае означает, что для разных регионов мы располагаем сведениями о количестве жителей в них за разные годы. Основным источником здесь выступают «Обзоры» губерний, служившие приложениями

²² Статистический ежегодник России за 1914 г. Петроград, 1915. II-й отдел. С. 25.

²³ Там же. С. 25-26.

к губернаторским отчетам. Однако, хоть этот источник и имеет, в основном, ежегодный характер, к сожалению, не каждый выпуск содержит данные о численности населения, иногда они заменяются сведениями о движении населения, в которых указываются лишь показатели рождаемости и смертности, соответственно мы можем оценить только показатели естественного прироста. Несмотря на то, что в историографии присутствуют критические замечания по поводу точности приводимых в «Обзорах» статистических данных, они вполне подходят для решения наших задач, поскольку они собирались полицейскими органами и формировались по единой методике на протяжении всего рассматриваемого периода. Кроме того, поскольку нам далее предстоит оценивать динамику процессов урбанизации, включая показатель доли городского населения в общей его численности по губернии/области, здесь единство методики сбора сведений также играет важную роль. Поэтому именно «Обзоры» губерний за соответствующие годы стали основными источниками данных, на основе которых нами были построены диаграммы, представленные на Рис. 2 – 6.

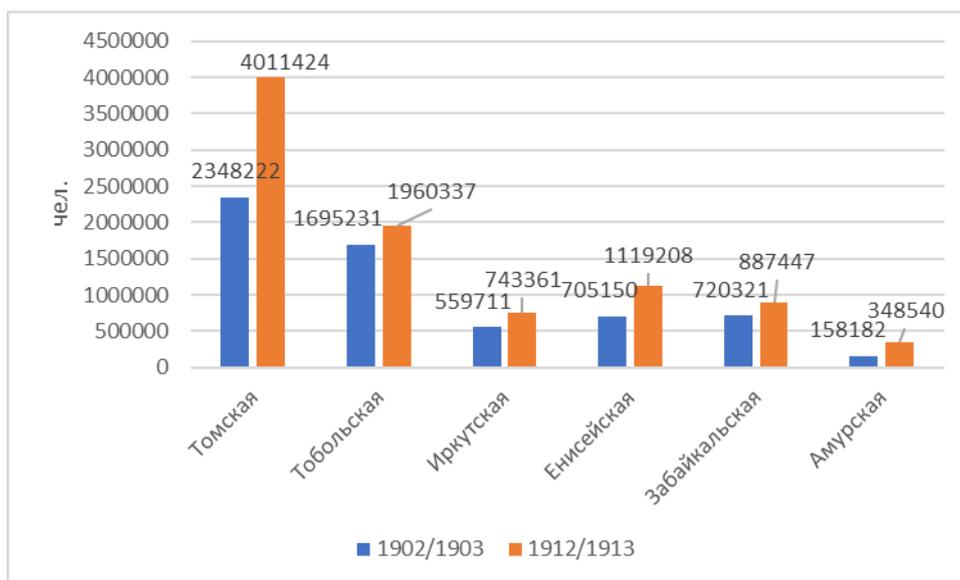


Рис. 2. Численность населения губерний и областей Сибири и Дальнего Востока в начале XX в.

Источники: Обзор Томской губернии за 1903 год. Томск, 1904. С. 2; Обзор Томской губернии за 1903 год. Томск, 1904. С. 5; Обзор Тобольской губернии за 1903 год. Тобольск, 1904. Ведомость Лит. А; за 1913 год. Тобольск, 1915. С. 2; Обзор Енисейской губернии за

1902 год. Красноярск, 1903. С. 18; за 1913 год. Красноярск, 1914. С. 35; Обзор Забайкальской области за 1903 год. Чита, 1904. Ведомость № 7; за 1911 год. Чита, 1915. Ведомость № 5; Обзор Амурской области за 1903 год. Благовещенск, 1904. С. 28-29; за 1912-1913 годы. Благовещенск, 1915. С. 9.

Диаграмма на Рис. 2 показывает, что в различных областях и губерниях Сибири и Дальнего Востока в начале XX в. происходит рост численности населения, однако в разной степени. При этом более существенно увеличивается количество жителей в регионах, куда направляется основной поток переселенцев. В Амурской области общая численность населения за рассматриваемый период выросла на 120,3%, в Енисейской губернии на 90,9%, в Томской – на 70,8%, в Иркутской – на 32,8%, в Забайкальской области – на 23,2%, в Тобольской губернии – на 15,6%. Таким образом, при рассмотрении удельных показателей численность населения Амурской области выросла наиболее значительно из всех рассматриваемых нами регионов.

По оценкам исследователей механический прирост населения губерний Западной и Восточной Сибири, связанный с притоком иммигрантов из центральных районов России, в конце XIX – начале XX в. являлся определяющим фактором роста общей численности жителей данного региона. Волны переселенческой активности совпадают с периодами наиболее высоких темпов прироста численности населения. Это справедливо как для сельской местности, так и для городов.

Посмотрим теперь, как меняются абсолютные и удельные значения этого показателя применительно к городскому населению (см. Рис. 3).

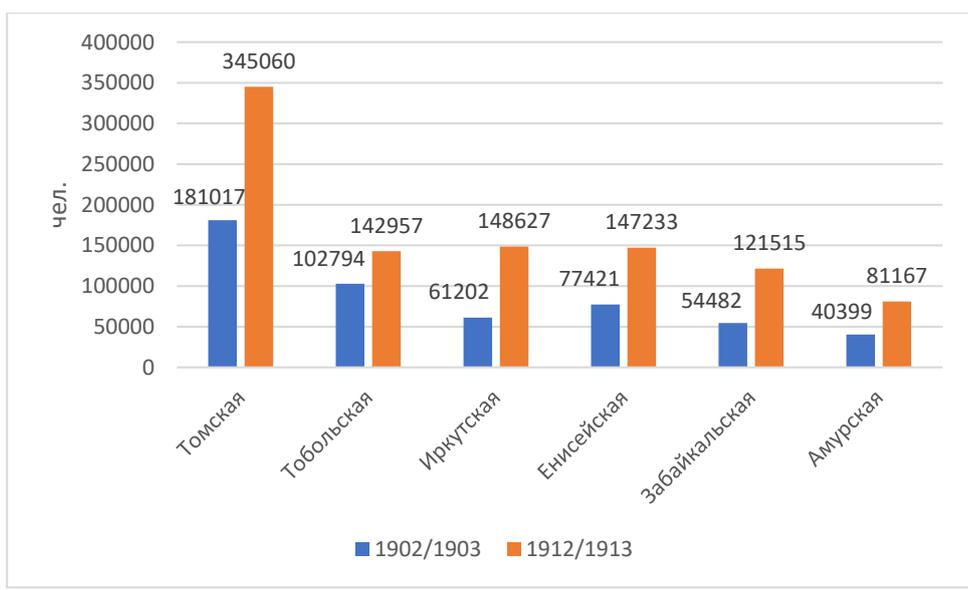


Рис. 3. Численность городского населения губерний и областей Сибири и Дальнего Востока в начале XX в.

Источники: Обзор Томской губернии за 1903 год. Томск, 1904. С. 2; Обзор Томской губернии за 1903 год. Томск, 1904. С. 5; Обзор Тобольской губернии за 1903 год. Тобольск, 1904. Ведомость Лит. А; за 1913 год. Тобольск, 1915. С. 2; Обзор Иркутской губернии за 1903 год. Иркутск, 1904. С. 13; за 1913 год. Иркутск, 1915. С. 85; Обзор Енисейской губернии за 1902 год. Красноярск, 1903. С. 18; за 1913 год. Красноярск, 1914. С. 35; Обзор Забайкальской области за 1903 год. Чита, 1904. Ведомость № 7; за 1911 год. Чита, 1915. Ведомость № 5; Обзор Амурской области за 1903 год. Благовещенск, 1904. С. 28-29; за 1912-1913 годы. Благовещенск, 1915. С. 9.

Диаграмма на Рис. 3 отражает показатели численности городского населения Сибири и Дальнего Востока в тех же хронологических рамках. Численность городского населения Иркутской губернии увеличилась на 142,8%, Забайкальской области – на 123,0%, Амурской области – на 100,9%, Томской губернии – на 90,6%, Енисейской губернии - на 90,2%, в Тобольской губернии – на 39,1%. Таким образом, в четырех из рассматриваемых регионов (Томской, Тобольской и Иркутской губерниях и в Забайкальской области) численность городских жителей выросла более значительно в удельном выражении, чем все население региона, в Амурской области – ситуация обратная, а в Енисейской губернии – два этих показателя (процентные значения роста количества горожан и всех жителей губернии) практически совпадают, различаясь лишь на десятые доли процента.

Важно посмотреть и на то, как меняется показатель доли городского населения. Вырос этот показатель в Иркутской губернии – с 10,9% до 20,0%, в Енисейской – с 10,9% до 13,2%, в Забайкальской – с 7,6% до 13,7%, в Томской – с 7,7% до 8,6% в Тобольской – с 6,1% до 7,3%. Несмотря на то, что темпы урбанизации, очевидно, различались в разных регионах Сибири, доля городского населения здесь возросла в начале XX в. Данные по Амурской области дают иную картину: согласно сведениям губернаторских отчетов доля городского населения здесь сократилась с 25,5% до 23,3%. Дальний Восток во второй половине XIX – начале XX вв. заселялся, в основном, за счет притока земледельческого населения. Большинство новых жителей региона оседали в Приморской области. Но вместе с тем с началом Столыпинской реформы и благодаря запуску линий Транссибирской магистрали переселенцы начинают колонизовать новые части и Амурской, и Приморской областей. Кроме того, в начале XX в. темпы роста городского населения в Приморской области начинают опережать аналогичный показатель применительно ко всему населению. Так, если все население Приморской области в 1906-1914 г. выросло в 8 раз, то городское население - почти в 11 раз. Если в 1906 г. городское население Приморской области составляло 29,75% от общей его численности в регионе, то к 1914 г. этот показатель вырос до 39,26%²⁴. Поскольку колонизация, как уже было упомянуто, носила, преимущественно, земледельческий характер, то доля русского населения в дальневосточных городах суммарно хоть и выросла в 1906-1914 гг., но не очень заметно. При этом, если в Приморской области удельный вес русского населения в городах увеличился за период 1898-1914 гг. с 27,86% до 35,97%, то в Амурской же области даже наблюдалось некоторое снижение этого показателя, который в 1901 г. составил 29,44%, а в 1915 г. – 22,55%²⁵.

Численность городского населения Сибири увеличивалась как в результате роста уже существовавших городов, так и создания новых.

²⁴ Кабузан В.М. Указ. соч. С.153.

²⁵ Кабузан В.М. Указ.соч. С. 151.

Посмотрим, как развивались городские центры, оказавшиеся или возникшие на различных участках Транссибирской магистрали (см. Рис. 4, 5, 6).

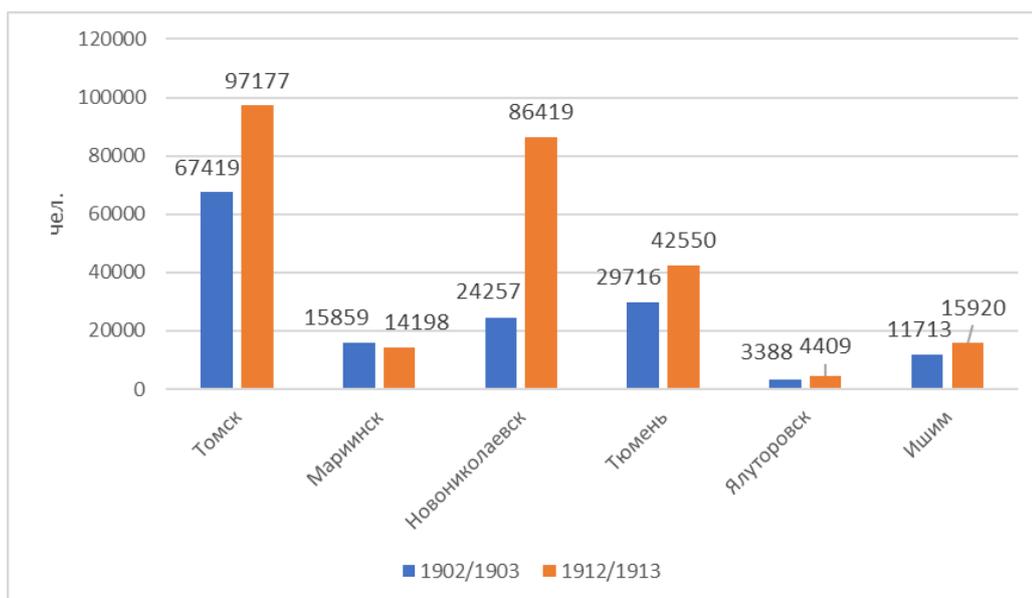


Рис. 4. Численность населения расположенных на Транссибе городов Западной Сибири (Томской и Тобольской губерний) в начале XX в.

Источники: Обзор Томской губернии за 1903 год. Томск, 1904. С. 2; Обзор Томской губернии за 1903 год. Томск, 1904. С. 5; Обзор Тобольской губернии за 1903 год. Тобольск, 1904. Ведомость Лит. А; за 1913 год. Тобольск, 1915. С. 2.

Сначала обратимся к данным по городам Томской губернии, располагавшихся на Транссибирской магистрали (Томск, Мариинск, Новониколаевск). В Томске количество жителей выросло на 44,1%, тогда как в целом по губернии численность городского населения увеличилась гораздо заметнее (на 90,6%). Мариинск дает нестандартную картину, поскольку число жителей в нем растет с 1903 по 1908 г. (на 32,8%), а потом начинает снижаться, и к 1912 г. по сравнению с 1903 г. сокращается на 10,5%. Это говорит о том, что транспортные коммуникации являлись отнюдь не единственным фактором развития и роста городов. А вот Новониколаевск, возникший в 1903 г. как рабочий поселок, рос очень быстрыми темпами: численность населения в нем за 1903 – 1912 гг. возросла на 256,3% (т.е. более чем в 2,5 раза).

В Тобольской губернии доля городского населения выросла за рассматриваемое десятилетие с 6,1% до 7,3%. При этом ситуация в отдельных городах различалась. Так, если за 1903-1913 гг. население Тюмени выросло на

43,2%, что несколько превышает общий показатель по всем городам (39,1%), то Ишим и Ялуторовск, хоть они и располагались на Транссибе, выросли на 35,9% и 30,1% соответственно, а этот показатель уступает среднему по губернии. Возможно, здесь могли сказаться особенности источника и метода сбора данных при его формировании. С другой стороны, помимо железнодорожной магистрали, на динамику численности городского населения, очевидно, оказывают влияние и другие факторы, связанные как с природно-географическими характеристиками местности, ресурсной базой, так и с хозяйственными традициями, структурой производства.

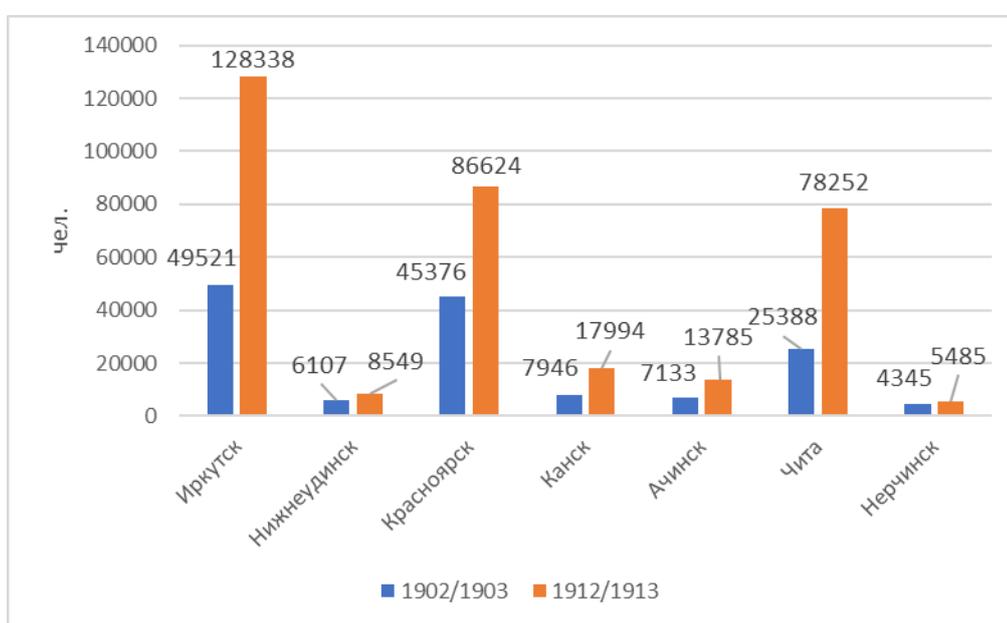


Рис. 5. Численность населения расположенных на Транссибе городов Восточной Сибири (Иркутской и Енисейской губерний, Забайкальской области) в начале XX в.

Источники: Обзор Иркутской губернии за 1903 год. Иркутск, 1904. С. 13; за 1913 год. Иркутск, 1915. С. 85; Обзор Енисейской губернии за 1902 год. Красноярск, 1903. С. 18; за 1913 год. Красноярск, 1914. С. 35; Обзор Забайкальской области за 1903 год. Чита, 1904. Ведомость № 7; за 1911 год. Чита, 1915. Ведомость № 5.

За рассматриваемый период общая численность населения Енисейской губернии выросла на 58,72%, а численность городского гораздо заметнее – на 90,2%. Доля же горожан в структуре населения за этот период увеличилась с 10,9% до 13,2%. Посмотрим, насколько общие показатели роста городского населения соотносятся с аналогичными изменениями в расположенных на

Транссибе городах. Так, число жителей губернского города Красноярска в целом выросло примерно также, как все городское население губернии – на 90,9%. А вот темпы роста населения других городов Енисейской губернии, оказавшихся на пути железнодорожной магистрали, были выше. Так, за рассматриваемый период количество жителей Ачинска увеличилось на 93,3%, а аналогичный показатель для Канска возрос на 126,5% (т.е. население этого города выросло более чем вдвое).

Как показывает диаграмма на Рис. 5 в рассматриваемый период численность населения Читы выросла на 208,2%, что превышает общий показатель роста городских жителей по Забайкальской области, составляющий 123%. Аналогичную ситуацию можем отметить и для Нерчинска (население выросло на 126,2%), хотя разница с общегородскими показателями по области здесь менее заметна.

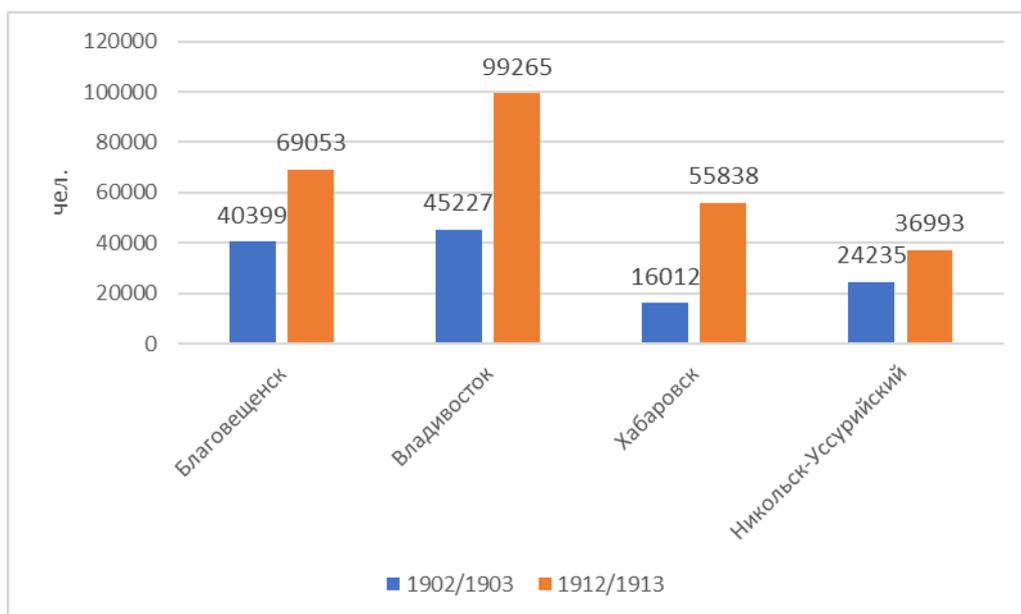


Рис. 6. Численность населения расположенных на Транссибе городов Дальнего Востока (Амурской и Приморской областей) в начале XX в.

Источники: Обзор Амурской области за 1903 год. Благовещенск, 1904. С. 28-29; за 1912-1913 годы. Благовещенск, 1915. С. 9; Обзор Приморской области за 1902 год. Владивосток, 1905; за 1913 год. Владивосток, 1915. Приложение № 1.

Среди расположенных на Транссибе дальневосточных городов (см. Рис.6) наиболее значительный показатель роста численности населения дает

Хабаровск (248,7%), на втором месте – Владивосток (119,5%), и уже за ними с большим отрывом идут Благовещенск (70,7%) и Никольск-Уссурийский (52,6%).

Среди переселенцев постепенно росла доля промышленных мигрантов. При этом в городах оставались не только мигранты, изначально ориентированные на промышленный или ремесленный труд, но и те, кто по каким-либо причинам не смог обустроиться в деревне. Кроме того, сказывалось и движение части коренных сибиряков из деревни в города. Причем приезжали сюда не только простые рабочие, но и инженерно-технические кадры. «Удельный вес пришлых среди рабочих, занятых в промышленности, на транспорте и в торговле, был очень высоким: в Тобольской губернии — 46,2 %, в Томской — 59,5, в Акмолинской области – 66,2 %. В начале века связь западносибирского рынка рабочей силы с общероссийским была очень тесной. По данным переселенческой статистики, размеры миграции рабочих в Сибирь достигали в 1900 г. 26 тыс. чел., в 1907 г. – 45 тыс., причем большинство промышленных мигрантов оседало в Западной Сибири. На строительстве Западно-Сибирского участка Транссиба в разные годы было занято от 3,6 до 15 тыс. рабочих из Европейской России, еще от 3 до 11 тыс. – на Средне-Сибирском участке, пролежавшем в своей значительной части тоже по территории Западной Сибири. Мигранты, имевшие рабочие специальности, стали сначала основой профессионального отряда строителей железной дороги (50—75% от общего их числа), затем – железнодорожных рабочих (около 80 %). Выходцы из европейского центра преобладали также среди работников водного транспорта Западной Сибири (около 60 %). В других индустриальных сферах экономики доля неместных уроженцев была меньшей, но весьма значительной – до 30–50 %»²⁶.

* * *

²⁶ Бадалян Т.М., Горюшкин Л.М., Гуштин Н.Я., Зверев В.А. Население Западной Сибири в XX веке [научно-справочное издание]. Новосибирск, 1997. С. 20 – 21.

Ввод в действие различных линий Транссибирской магистрали способствовал значительному возрастанию потока переселенцев, преимущественное из европейской части Российской империи (хотя обмен мигрантами между регионами Средней Азии, Сибири, Дальнего Востока также нельзя игнорировать), о чем свидетельствует приведенная выше статистика. Так, В.М. Кабузан отмечал, что в конце XIX века переселение крестьян на Дальний Восток осуществлялось по морю. Однако после постройки Транссибирской магистрали перевозка морем была практически полностью прекращена, переселенцы прибывали по железной дороге, что заметно сокращало стоимость и время проезда²⁷. Столыпинская аграрная реформа также стала мощным стимулом для переселения. Подобного масштаба приток выходцев из других регионов, имеющих свои культурные и хозяйственные традиции, специфику социального и демографического развития, неизбежно должен был оказать серьезное влияние на характеристики регионов-реципиентов.

В числе таких изменений отметим, в первую очередь, изменение гендерной и возрастной структуры населения Сибири и Дальнего Востока. Во-первых, потенциально более высокой миграционной активностью обладали мужчины по сравнению с женщинами, во-вторых, среди возрастных групп в миграционные процессы вовлекались, прежде всего, молодые люди и подростки старших возрастов. Соответственно, в принимающих переселенцев губерниях и областях азиатской части России растет доля мужского населения трудоспособных возрастов, что благоприятно сказывается на экономическом развитии этих регионов. И речь не только о сельскохозяйственном производстве, но также о развитии добывающих отраслей и различных обрабатывающих производств, строительстве транспортных коммуникаций, инфраструктурных объектов. В Таблице 7 представлены основные показатели

²⁷ Кабузан В.М. Указ. соч. С. 97.

развития промышленного производства в азиатской части страны в начале XX в. на двух срезах, выбор которых был обоснован выше.

Таблица 7. Основные показатели развития промышленного производства в губерниях и областях Сибири и Дальнего Востока в начале XX в.

Год	Томская					
	Кол-во предприятий	Стоимость произведенной продукции, руб.	Кол-во рабочих	Стоимость произведенной продукции на 1 раб., руб.	Стоимость произведенной продукции на 1 предпр., руб.	Кол-во рабочих на 1 предприятие
1903	10166	8924609	15677	569,28	877,89	1,54
1913	13147	53597321	34542	1551,66	4076,77	2,63
Год	Тобольская					
	Кол-во предприятий	Стоимость произведенной продукции, руб.	Кол-во рабочих	Стоимость произведенной продукции на 1 раб., руб.	Стоимость произведенной продукции на 1 предпр., руб.	Кол-во рабочих на 1 предприятие
1903	4495	13417343	10980	1221,98	2984,95	2,44
1913	5157	23764665	12879	1845,23	4608,23	2,50
Год	Енисейская					
	Кол-во предприятий	Стоимость произведенной продукции, руб.	Кол-во рабочих	Стоимость произведенной продукции на 1 раб., руб.	Стоимость произведенной продукции на 1 предпр., руб.	Кол-во рабочих на 1 предприятие
1903	849	2636892	3054	863,42	3105,88	3,60
1913	1032	12662714	6851	1848,30	12270,07	6,64
Год	Забайкальская					
	Кол-во предприятий	Стоимость произведенной продукции, руб.	Кол-во рабочих	Стоимость произведенной продукции на 1 раб., руб.	Стоимость произведенной продукции на 1 предпр., руб.	Кол-во рабочих на 1 предприятие
1903	155	1722492	1535	1122,14	11112,85	9,90
1911	677	4720577	4305	1096,53	6972,79	6,36

Год	Амурская					
	Кол-во предприятий	Стоимость произведенной продукции, руб.	Кол-во рабочих	Стоимость произведенной продукции на 1 раб., руб.	Стоимость произведенной продукции на 1 предпр., руб.	Кол-во рабочих на 1 предприятие
1903	90	1461450	1137	1285,36	16238,33	12,63
1911	566	14650915	4956	2956,20	25885,01	8,76

Примечание: Значения удельных показателей подсчитаны нами на основе данных источников.

Источники: Обзор Томской губернии за 1903 год. Томск, 1904. Ведомость № 2; Памятная книжка Томской губернии на 1915 год. Томск, 1915. Раздел «Статистические сведения». С. 16; Обзор Тобольской губернии за 1903 год. Тобольск, 1904. Ведомость № 2; Обзор Тобольской губернии за 1903 год. Тобольск, 1904. Ведомость № 2; за 1913 год. Тобольск, 1915. Приложения. Таблица 11; Обзор Енисейской губернии за 1903 год. Красноярск, 1904. Ведомость № 2; за 1913 год. Красноярск, 1914. Ведомость № 2; Обзор Забайкальской области за 1903 год. Чита, 1904. Ведомость № 5; за 1911 год. Чита, 1915. Ведомость № 3; Обзор Амурской области за 1903 год. Благовещенск, 1904. Ведомость № 2; за 1912-1913 годы. Благовещенск, 1915. Таблица № 13.

Данные Таблицы 7 показывают, что все рассматриваемые показатели имеют очевидную тенденцию к росту. Исключения составляют подсчитанные нами удельные значения стоимости произведенной продукции в расчете на одно предприятие и одного рабочего в Забайкальской области. При этом количество промышленных предприятий в Амурской области выросло на 528,9%, в Забайкальской – на 336,8%, в Томской – на 29,3%, в Енисейской – на 21,6%, в Тобольской – на 14,7%. При этом в Амурской области, Томской, Тобольской и Енисейской губерниях показатели общей стоимости произведенной продукции растут быстрее, чем количество предприятий и численность рабочих, что можно рассматривать как свидетельство повышения производительности труда.

Конечно, по объему промышленного производства регионы восточной части империи не могли конкурировать с развитыми промышленными районами. Однако, в сибирских и дальневосточных областях в начале XX в. стали появляться крупные промышленные предприятия, по своему оснащению оборудованием, энерговооруженности и производительности

труда не уступающие заводам и фабрикам традиционных промышленных центров Европейской России. Последнее наблюдение находит подтверждение при анализе данных второй российской промышленной переписи, проведенной в 1908 г. Так, данные, собранные в ходе этого обследования, позволяют получить сведения об отраслевой структуре промышленного производства в сибирских и дальневосточных губерниях и областях, оценить показатели производительности труда в них на отраслевом и губернском уровне, а также сравнить полученные результаты с аналогичными показателями для губерний Европейской России.

На основе данных второй российской промышленной переписи была проведена типологизация губерний и областей Российской империи (включая ее европейскую и азиатскую части) в зависимости от отраслевого профиля промышленности, отражающего специфику каждой из них. В качестве основного метода в данном случае использовался кластерный анализ. При использовании метода k-средних (а именно его мы использовали в нашем исследовании) каждый объект включается в тот кластер, к центру которого он находится ближе всего. Всего на территории Российской империи удалось выявить девять групп губерний, сходных по характеристикам отраслевой структуры промышленного производства. Причем, в ряде кластеров присутствуют губернии и области, находящиеся и в Европейской России, и в азиатской части империи. Интересующие нас регионы Сибири и Дальнего Востока вошли, преимущественно, в два кластера.

Во-первых, это самый крупный кластер (21 губерния), в который из интересующих нас сибирских и дальневосточных губерний и областей вошли Амурская, Енисейская, Забайкальская, Иркутская и Тобольская. Всего в этой группе представлены семь регионов, т.е. ровно треть от общего числа, из азиатской части империи. Остальные губернии представляют Малороссию, Поволжье и Центрально-черноземный район, Царство Польское. При этом степень однородности всех губерний по выбранным для типологизации показателям достаточно высока. Ведущей промышленной отраслью в этой

группе губерний являлась пищевая, составлявшая в среднем 74,30% от общей стоимости произведенной продукции. Однако нельзя сказать, что в этих губерниях совершенно не развивалась тяжелая промышленность, поскольку на втором месте по долевого показателю стоит металлургия и металлообработка, дававшая 7,17%.

Во-вторых, в составе другого кластера (всего в нем насчитывается 14 губерний) мы вновь видим губернии, представляющие, с одной стороны, Малороссию Центрально-черноземный район, Поволжье, а с другой азиатскую часть империи (в частности, в этом кластере присутствуют Томская губерния, Якутская и Тургайская области). Специфика перечисленных губерний заключается в том, что в отраслевой структуре промышленности здесь доминирует обработка пищевых продуктов, давая в среднем 92,45% от общей стоимости произведенной всеми отраслями продукции. В силу этого остальные отрасли дают в основном менее 1%, за исключением металлургии и деревообработки, которые все же дают чуть более высокие значения.

На основе данных того источника – вторая российская промышленная перепись – нами были сделаны расчеты производительности труда по разным группам производства на губернском/областном уровне. Интересно, что в пищевой отрасли Амурская губерния оказалась на втором месте по данному показателю среди всех регионов Российской империи, учтенных в переписи. Иркутская губерния замкнула топ-10 по производительности труда в производствах по обработке минеральных веществ, а Забайкальская возглавила рейтинг по тому же показателю в металлообработке и машиностроении. Еще раз подчеркнем, что в данном случае нами не учитываются объемы производства. Но полученные результаты говорят о том, что создание транспортной инфраструктуры, и прежде всего, строительство Транссиба можно рассматривать как один из факторов появления в восточных регионах Российской империи предприятий с высокими показателями энерговооруженности, современными технологиями и высокой производительностью.

РАЗДЕЛ III.

Роль Транссибирской магистрали в развитии торговли России с Китаем в начале XX века

Во второй половине XIX в. в России сформировалась нормативно-правовая база для развития торговли с Китаем, что в целом отвечало ее интересам по развитию своих дальневосточных территорий. Безусловно, для стимулирования торговых отношений между двумя странами и наращивания товарооборота требовалось создание новых транспортных коммуникаций. И основную роль должна была сыграть в этом вопросе Транссибирская магистраль, особенно входившие в ее состав КВЖД и Уссурийская железная дорога.

На территории Забайкальской области границы России проходили близко к китайским заселенным территориям, и именно здесь на протяжении уже долго времени происходил торговый обмен с Китаем. В районе судоходной реки Селенги возникли две купеческие слободы: русская Кяхта и китайская Маймачин. В XIX в. Кяхта, будучи небольшим населенным пунктом на границе России с Монголией, пользовалась мировой известностью в деловых кругах. Росту значения Кяхты способствовал действовавший в 1800 – 1855 гг. закон, «запрещавший торговлю с китайцами посредством денег и

кредита». При этом ввоз чая по западной границе Российской империи был запрещен. В результате сложилась ситуация, когда чай «выменивался только в Кяхте у китайцев на русские товары, главным образом шерстяные и хлопчатобумажные ткани»²⁸. После того как в 1862 г. разрешили ввоз чаев через западную границу империи, «монополия Кяхты и ее купечества была практически ликвидирована», однако значение Кяхты еще несколько десятилетий, вплоть до 1880-х гг., сохранялось, а чаоторговцы в местном гостинином дворе даже увеличивали обороты²⁹. «Впоследствии немцы и англичане подорвали кяхтинскую торговлю, начав ввозить товары морем»³⁰. На этапе обсуждения вопросов о необходимости строительства железной дороги, которая соединила бы европейскую и азиатскую части империи, обращалось внимание на то, что до строительства этой магистрали Россия получала различные товары из Китая и Индии, включая хлопок, чай, кофе, рис, шелк и другие товары, используя посреднические услуги иностранных компаний. Аналогичной была ситуация и с экспортом российских товаров в эти азиатские страны. Сибирская железная дорога, проходя на достаточно большом протяжении вблизи российско-китайской границе, должна была изменить ситуацию и способствовать росту торгового оборота между двумя странами. Россия должна была получить возможность, благодаря новой железнодорожной магистрали доставлять в Китай те товары, которые приходилось ранее ввозить через другие страны, например, хлопчатобумажные и шерстяные изделия, металлы, а также пушнину, кожевенные товары, строительные материалы и другие товары непосредственно из сибирских губерний. Кроме того, предполагалось, что Китай воспользуется возможностью перевозить по новой магистрали свои основные экспортные товары (чай и шелк), поскольку доставка по этому

²⁸ Коваль М.В. Пограничная русско-китайская торговля в XIX в. // Вестник РУДН. Серия: История России. 2013. № 3. С. 24.

²⁹ Там же. С. 26.

³⁰ Гадзяцкий К. Сибирская железная дорога. СПб., 1898. С. 26

маршруту будет удобнее, дешевле и быстрее, чем морским путем при посредничестве английских компаний³¹.

В 1890 г. полковник Генерального Штаба Н.А. Волошинов составил «записку-карту» с названием «Сибирская железная дорога», в основе которой лежали стенографические отчеты обсуждения различных аспектов строительства и эксплуатации этой магистрали, состоявшиеся в Императорском Русском техническом обществе в 1889 г.³² Один из разделов этой записки содержит перечень потенциальных выгод, которые мог принести запуск трансконтинентальной железнодорожной линии. Так, например, один из пунктов содержал прогноз о том, что Транссиб будет способствовать увеличению добычи золота. При этом вывоз этого драгоценного металла из России должен был уменьшиться, поскольку появится возможность проследить и прекратить контрабандный вывоз и продажу краденого золота в Китай. По официальным данным размер этого вывоза ежегодно составлял до 200 пудов. Кроме того, должен был прекратиться вывоз золотой монеты в Китай через Кяхту.

Но все же в контексте вопросов русско-китайской торговли внимание обращалось, прежде всего, на торговлю чаем. 10 млн. рублей, которые ежегодно выплачивались китайцам за перевозку чая через Монголию, после ввода в строй Сибирской железной дороги должны были оставаться в России. Кроме того, новая магистраль должна была позволить увеличить пошлину на чай, проходивший через Иркутскую таможню, что дало бы за год в среднем 9 – 12 млн. рублей. Дело в том, что через Иркутскую таможню ежегодно проходило более 1 млн. пудов чая из Китая (суммарно байхового и кирпичного). При этом стоимость доставки 1 пуда байхового чая до Нижнего Новгорода через Кяхту составляла порядка 18,63 руб., через Николаевск – 16,43 руб., а при доставке морем через Одессу – 5,38 руб. Таким образом,

³¹ Гадзяцкий К. Указ.соч. С.27-28

³² Волошинов Н.А. Сибирская железная дорога: Записка-карта: Выдержка из стенографического отчета первого заседания Первой подкомиссии Русского технического общества по вопросу о железной дороге через всю Сибирь 30 марта 1889 г. СПб., 1890.

доставка через Одессу обходилась в разы дешевле, однако чай, независимо от маршрута доставки, стоил примерно одинаково за счет снижения таможенных пошлин в случае поставок через Кяхту или Николаевск. Так, например, в Одесской таможне с каждого пуда байхового чая взимали 21 руб. золотом, а в Иркутской только 13 руб. золотом. После ввода в строй Транссибирской магистрали весь чай из Ханькоу, идущий через Кяхту и Николаевск, мог идти на Владивосток, затем по Уссурийской железной дороге, по р. Амур, по Забайкальской железной дороге и далее по Томско-Иркутской линии до Томска. Стоимость доставки по этому маршруту оценивалась следующим образом: от Ханькоу до Владивостока 2,00 руб., расходы во Владивостоке - 0,15 руб., от Графской до Сретенска - 1,65 руб., расходы в Сретенске - 0,20 руб., перевозка через Байкал - 0,60 руб., мелкие расходы в Иркутской таможне - 0,15 руб., и, наконец, местные расходы в Томске - 0,15 руб. Суммарно получаем 4,90 руб. Таким образом, стоимость перевозки одного пуда чая по всем водным участкам от Ханькоу до Томска должна была составить не более 5 руб. Предполагалось, что на покрытие расходов перевозки по участкам железных дорог (Владивосток - Графская, Сретенск - Байкал, Иркутск - Томск) «останется вся разность между стоимостью нынешней доставки и пятью рублями». Это сумма за год могла составить более 10 млн. руб. Одновременно с этим можно будет снизить объемы перевозок через Сибирь контрабандного чая, что должно было принести еще порядка 2,4 млн. рублей³³.

Такое внимание к чайной торговле не случайно. Следует отметить, что в структуре транзитных грузов, проходивших по Сибирской железной дороге (Западно-Сибирская и Средне-Сибирская линии, т.е. маршрут от Челябинская до Иркутска) во второй половине 1890-х гг. преобладал именно чай, объемы

³³ Волошинов Н.А. Указ. соч. Нумерация страниц отсутствует.

перевозки которого в 1897 г. составили 1740000 пудов, а в 1898 г. – уже 2230000 пудов³⁴.

Далее, посмотрим на динамику общих показателей торговли между Россией и Китаем после ввода в строй линий Транссиба (см. Таблицы 1 и 2).

Таблица 1. Торговля России и Китая в конце XIX – начале XX вв.

Год	Вывоз, тыс. пуд.	Ввоз, тыс. пуд.
1899	5297	4290
1900	2753	4825
1901	5225	5055
1902	1811	6652
1903	9652	10330
1904	7169	11446
1905	7015	12080
1906	9267	18871
1907	3947	27578
1908	5396	31698

Источник: Статистические сведения о Торговле России с Китаем. СПб., 1909 г. С. 17.

В Таблице 1 приведены натуральные показатели ввоза и вывоза товаров в Россию из Китая. Если не принимать в расчет падение вывоза в 1902 г., то в целом наблюдается тенденция к росту объемов поставок в обоих направлениях. Причем объем импортных товаров вырос за 1899-1908 гг. в 7,4 раза, тогда как показатели экспорта в 1899 г. и 1908 г. почти не отличаются. При этом наибольшие объемы импорта в натуральном выражении можно наблюдать в 1903 и 1906 гг.

Посмотрим теперь на внешнеторговый оборот между Российской империей и Китаем в стоимостных показателях (см. Таблицу 2). Для больше наглядности представим данные показателя ввоза и вывоза в рублевом выражении на графике (см. Рис. 1).

³⁴ «Великая Сибирская железная дорога». СПб.: Государственная типография, 1900. Издание Канцелярии Комитета министров, подготовленное к Всемирной парижской выставке 1900 г. С. 10.

Таблица 2. Внешнеторговый оборот России и Китая в 1897 – 1914 гг. (абсолютные и удельные показатели)

Год	Привоз, тыс.руб.	Привоз,%	Вывоз, тыс.руб.	Вывоз,%	Оборот, тыс.руб.	Оборот,%
1897	39244	7,01	6430	0,88	45674	3,55
1898	40293	6,53	6257	0,85	46550	3,45
1899	43515	6,69	7526	1,20	51041	4,00
1900	45945	7,34	6702	0,94	52647	3,92
1901	46903	7,90	9711	1,28	56614	4,18
1902	52177	8,71	9315	1,08	61492	4,21
1903	56498	8,29	22441	2,24	78939	4,69
1904	52455	8,05	22972	2,28	75427	4,55
1905	60549	9,53	31588	2,93	92137	5,38
1906	97427	12,17	57530	5,25	154957	8,17
1907	89742	10,59	26439	2,51	116181	6,11
1908	93344	10,23	23285	2,33	116629	6,10
1909	74607	8,23	21782	1,53	96389	4,13
1910	78813	7,27	20158	1,39	98971	3,91
1911	82311	7,09	25598	1,61	107909	3,92
1912	76254	6,51	30688	2,02	106942	3,97
1913	84054	6,11	31490	2,07	115544	3,99
1914	89558	8,16	28765	3,01	118323	5,76

Источник: Ежегодник России. 1904 г. (год первый). СПб., 1905. С. 325 – 327; Ежегодник России. 1907 г. (год четвертый). СПб., 1908. С. 284 – 286; Статистический ежегодник России. 1912 г. (год девятый). СПб., 1913. Отдел X. С. 30 – 32; Статистический ежегодник России. 1915 год (год двенадцатый). Пг., 1916. Отдел X. С. 30-32.

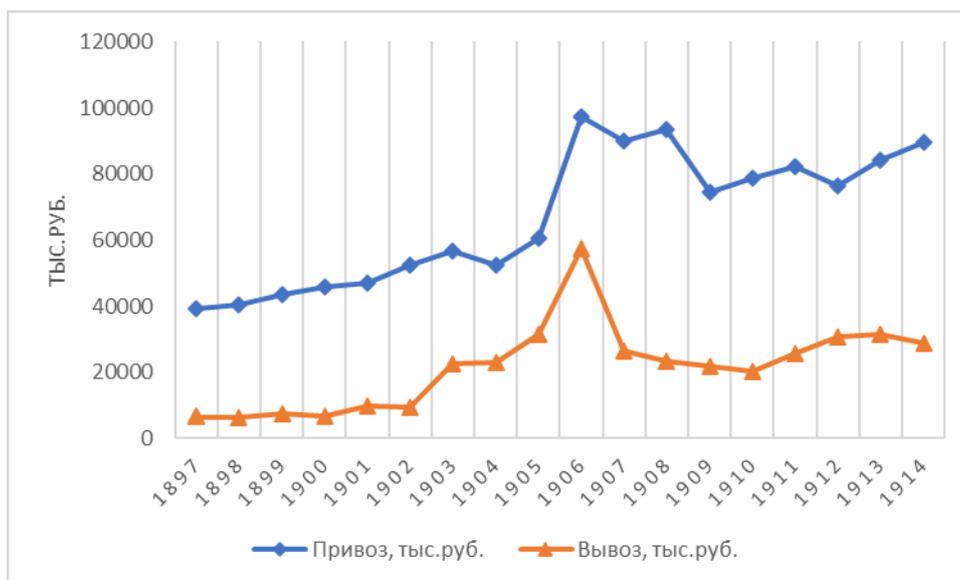


Рис. 1. Торговля России и Китая в 1897 – 1914 гг. (ввоз товаров в Россию и вывоз в Китай), тыс. руб.

Источник: данные Таблицы 2.

Первое, что бросается в глаза в Таблице 2 и Рис. 1 применительно к российской стороне, это существенное превышение импорта над экспортом. Хотя постепенно в начале XX в. этот разрыв сокращается, и ряд авторов связывают это явление в значительной степени с вводом в строй Транссиба, и, прежде всего, КВЖД. Если в 1897-1898 гг. импорт товаров из Китая превышал в стоимостном выражении российский экспорт в эту страну более чем в 6 раз, то в начале XX в. ситуация меняется: в 1903-1906 гг. эта разница снижается до показателя 1,5 – 2,5 раза. Правда, потом этот разрыв снова растет, а накануне Первой мировой войны стабилизируется, и импорт превышает экспорт примерно в 2,5 – 3 раза. Еще одно наблюдение – графики, показывающие ввоз и вывоз товаров, ведут себя достаточно согласованно практически на всем рассматриваемом хронологическом отрезке. Некоторое рассогласование наблюдается на периоде кануна Первой мировой войны, когда, например, в 1912 г. видим небольшой спад по импорту из Китая, а экспорт, наоборот, подрастает. И прямо противоположная ситуация происходит в 1914 г., что может быть связано с начавшейся войной. В целом же, если сравнивать стоимостные показатели торговли между двумя странами, то импорт к 1912-1913 гг. вырос более, чем в 2 раза по сравнению с 1897-1898 гг., а экспорт почти в 5 раз. И одним из факторов роста торгового оборота стал ввод в действие Транссибирской магистрали, позволившей ускорить и удешевить перевозку грузов.

Теперь перейдем к рассмотрению удельных стоимостных показателей (Таблица 2), которые дают представление о том, какая доля в общем внешнеторговом обороте России приходилась на Китай. Здесь мы вновь будем наблюдать достаточно серьезное расхождение между импортом и экспортом. В конце 1890-х гг. привозимые из Китая товары составляли 6,5 – 7% общего импорта. Самый высокий долевым показателем китайского импорта приходится на 1906 г. (12,17%), и в последующие два года он сохраняет достаточно высокие значения (в 1907 г. – 10,59%, в 1908 г. – 10,13%). После этого начинается снижение доли китайских товаров в стоимости импорта

Российской империи, и накануне войны он стабилизируется на уровне 6 – 6,5%, вновь возрастая до 8,16% в 1914 г. В начале XX в. в страновой структуре российского импорта Китай занимал четвертое место. Значительно ниже были экспортные показатели России в отношениях с Китаем. В общей стоимости российского экспорта в конце 1890-х гг. на Китай приходилось менее 1,5%. При этом самый высокий показатель, как и в ситуации с импортом, мы видим в 1906 г. (5,25%), что подводит к мысли о влиянии на эту динамику окончания русско-японской войны. Накануне же Первой мировой доля Китая в стоимости российского экспорта составляла около 2%, что все же несколько больше, чем в конце 1890-х гг.

Таблица 3 содержит данные о натуральных и стоимостных объемах русско-китайской торговли в 1899 – 1908 гг. только по азиатской границе. Очевидно, что именно здесь и проходил основной товаропоток экспортных российских и импортных китайских товаров. Поэтому динамика этих показателей демонстрирует те же тенденции, что и проанализированные выше данные Таблицы 2, характеризующие торговые обороты двух стран по всем границам.

Таблица 3. Торговля России и Китая по азиатской границе в конце XIX – начале XX вв.

Год	Вывоз из России		Ввоз в Россию	
	Кол-во, тыс. пуд.	Стоимость, тыс. руб.	Кол-во, тыс. пуд.	Стоимость, тыс. руб.
1899	5296	7522	3550	28497
1900	2753	6678	3905	27615
1901	5225	9704	3570	22146
1902	1779	9166	5178	28882
1903	9638	21957	9169	38000
1904	7169	22971	10342	36629
1905	6976	31459	10267	36319
1906	9089	57213	17037	76670
1907	3537	25988	27233	83576
1908	5290	23001	30356	73350

Источник: Статистические сведения о Торговле России с Китаем. СПб., 1909 г. С. 17.

Увеличение объемов русско-китайской торговли объясняется вводом в действие Сибирской железной дороги и КВЖД, благодаря чему, во-первых, как уже упоминалось, появились более удобные и дешевые варианты доставки грузов, а во-вторых, существенно вырос поток переселенцев, ускорились темпы освоения Сибири, в том числе местностей, близких к границе с Китаем. Переселенцы, особенно в первые годы после прибытия, не могли обходиться без многих китайских товаров и создавали спрос на зерно, муку, фураж, мясо, масло, консервы, чай, кожи, домашний скот, хлопчатобумажные, шелковые и шерстяные ткани³⁵. И хотя авторы этого статистического сборника указывают, что данные таможенной статистики могут быть неполными по разным причинам, тем не менее они собраны по одной методике, что позволяет рассматривать их как сопоставимые.

Безусловно, большую роль в наращивании показателей товарооборота между двумя странами играли торговые пути. И в конце XIX – начале XX вв. к основным внутренним маршрутам на Дальнем Востоке относились две линии Транссибирской магистрали (КВЖД и Уссурийская железная дорога), а также водные пути, относящиеся к бассейну р. Амур, «для которых с логистической точки зрения большое значение играла перевалка грузов в портах Владивостока и Николаевска-на-Амуре»³⁶.

Уссурийская железная дорога была проложена по территории Приморской области. Основными товарами, которые перевозились по ней в Китай и из Китая, были хлеб, уголь, лес, камень, силикаты, чай, соль и рыба. Таблица 4 дает представление о динамике различных показателей грузоперевозок по Уссурийской железной дороге в 1902 – 1913 гг. Как видим, за этот период общий объем перевезенных по этой линии Транссиба грузов

³⁵ Статистические сведения о Торговле России с Китаем. СПб., 1909 г. С. 17.

³⁶ Корябкин В.Д. Транспортное обеспечение торговли России и Китая на Дальнем Востоке в начале XX века // Развитие таможенного дела Российской Федерации: Дальневосточный вектор. Сборник научных трудов. Владивосток, 2021. Т. 1. С. 105.

вырос в 2,1 раза, и росту грузооборота, помимо прочего, способствовал и рост торговли с Китаем.

Таблица 4. Динамика грузоперевозок по Уссурийской железной дороге. 1902 – 1913 гг.

Год	ВСЕГО		в том числе на животных и поштучные предметы приходится		Удельные показатели			
					среднее число пудов на 1 версту дороги	средний пробег одного пуда груза	среднее число пудов грузов на ось товарного вагона	% нагрузки к подъемной способности товарных вагонов
	перевезено, пуды	пробег, тыс. пудов-верст	перевезено, пуды	пробег, тыс. пудов-верст				
1902	50337271	6744551	313499	66179	8145593	133,99	160,21	42,72
1903	67669173	7165812	1393039	79777	8654362	105,8	160,87	42,9
1904	47005600	7213599	1344519	245593	8628707	153,4	160,79	42,88
1905	69071511	13399945	2514956	500198	16028642	194,0	180,08	46,29
1906	34488134	9769930	1726358	444783	11686519	283,2	116,61	30,13
1907	48382857	13716752	н.д.	н.д.	16407698	283,1	141,17	35,83
1908	70559240	18169616	493276	106327	16052630	190,1	170,59	42,12
1909	78555711	17273130	402763	78989	20661638	219,8	189,86	45,97
1910	122825235	20663729	488039	129049	22707394	168,2	201,87	10,15
1911	142230703	23467303	583510	186463	н.д.	164,9	189,16	45,24
1912	149586385	27762762	758930	240380	30408283	185,6	198,34	45,15
1913	103291048	28909364	507022	140217	25092403	221,7	166,68	35,69

Источники: Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 77. СПб., 1904. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 81. СПб., 1905. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 85. СПб., 1906. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 89. СПб., 1907. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 93. СПб., 1909. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 102. СПб., 1910. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 106. СПб., 1911. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 113. Ч. II. СПб., 1912. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 122. СПб., 1913. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 129. Ч. II. Пг., 1914. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 131.

Ч. II и III. Пг., 1915. Таблица VII. С. 2 – 21; Вып. 141. Ч. II. Пг., 1917. Таблица VII. С. 22 – 41; Вып. 145. Ч. II. М., 1919. Таблица VII. С. 38 – 55.

Примечание: за 1906 г. данные охватывают только первые семь месяцев года (январь – июль).

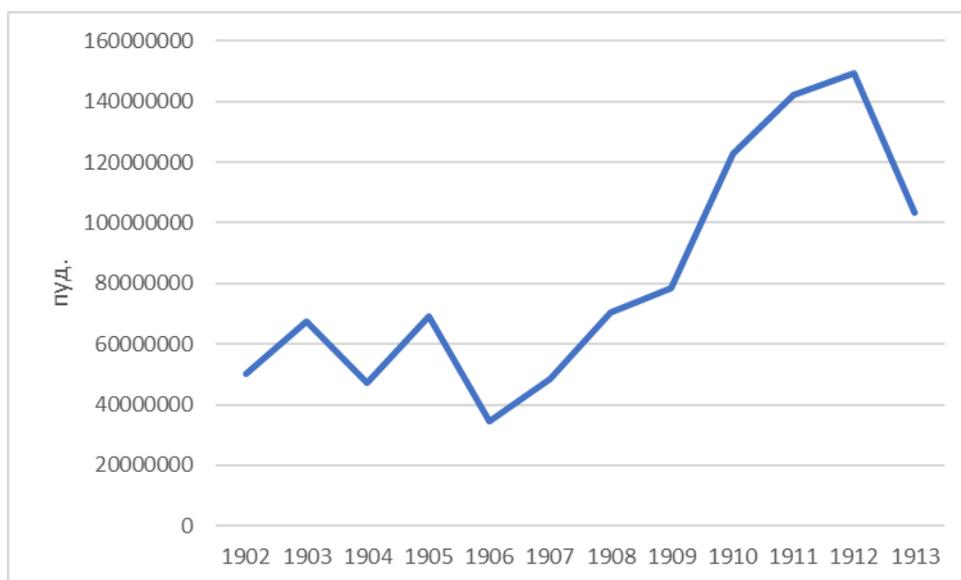


Рис. 2. Перевозка грузов по Уссурийской железной дороге в 1902 – 1913 гг., пуд.

Источник: данные Таблицы 4.

На Рис. 2 отражена динамика количества (в пудах) всех грузов, перевезенных по Уссурийской железной дороге в 1902-1913 гг. Обращает на себя внимание стабильный рост показателя после окончания русско-японской войны, продолжавшийся вплоть до 1912 г.

Поскольку важнейшей статьёй экспорта Российской империи было зерно, хлеб и хлебные товары, посмотрим, как выглядел вывоз этой продукции в Китай (см. таблицу 5).

Таблица 5. Вывоз хлебов из России в Китай 1900 – 1913 гг., в пудах

Год	Рожь	Пшеница	Ячмень	Овес	Кукуруза	Гречиха
1900	6473	52709	4675	11287	-	-
1901	2341	52549	8455	9173	-	-
1902	-	6386	-	18616	-	-
1903	2205	43240	2476	36771	46	-
1904	2595	87274	1757	102063	-	-
1905	6565	77100	56235	227548	500	-
1906	3990	58596	5842	73825	1260	-
1907	430	181440	13893	40503	14894	-
1908	9440	74880	3176	8435	-	-

1909	717	63888	5532	6586	10	-
1910	478	32181	3994	31092	108	-
1911	900	47512	9725	39283	646	-
1912	215	26175	4934	39962	2309	-
1913	1525	56971	6351	154715	14	315
Год	Горох	Фасоль, бобы и чечвица	Гречне- вая крупа	Мука пшенич- ная	Мука ржаная	Отруби
1900	327	-	-	23504	252	-
1901	79	-	-	15941	204	21
1902	1	-	-	3019	11630	15
1903	1811	15734	25881	482625	110871	1166
1904	752	14230	47599	241064	64179	-
1905	320	26831	11692	150659	158994	510
1906	356	33333	7141	277496	25832	87
1907	5422	277481	976	119332	5019	30549
1908	10938	1117670	2411	99093	12422	2750
1909	995	641	3	148958	24780	813
1910	5396	3404	32	261773	17245	14024
1911	12479	6983	4391	522139	43513	23557
1912	10396	12891	6082	392866	30073	29134
1913	3297	4518	1396	377971	72505	36024

Источники: Ежегодник России. 1907 г. (год четвертый). СПб., 1908. С. 260 – 261, 264 – 265; Статистический ежегодник России. 1912 г. (год девятый). СПб., 1913. Отдел X. С. 4 – 5, 8 – 9; Статистический ежегодник России. 1915 г. (год двенадцатый). Пг., 1916. Отдел X. С. 4 – 5, 8 – 9.

Первое, что бросается в глаза при взгляде на данные, представленные в Таблице 5, это «рваная» динамика экспорта практически по всем учтенным здесь группам хлебных товаров. При этом очевидно, что наибольшие удельные показатели в российском хлебном экспорте в Китай дают пшеница и пшеничная мука, а также овес. В целом же Китай не играл существенной роли в российском хлебном экспорте в начале XX века. Однако доля этой группы товаров в российском экспорте в Китай росла. Если обратиться к данным Таблиц 1 и 5 (в обеих отражены объемы вывоза товаров из России в Китай в пудах), то можно заключить, что доля хлебных грузов в общей структуре вывоза в 1901 г. составила всего 1,7%, а в 1908 г. (год, когда объемы вывоза были самыми значительными), достигла значения 24,9%. Во многом это как раз было связано с запуском участков «Великого Сибирского пути».

На новых железнодорожных линиях появлялись новые таможенные пункты³⁷, а также реформировались прежние традиционные места товарообмена между двумя странами. Таможенные учреждения создавались, прежде всего, в пунктах наиболее интенсивного движения грузов. Таможни 1-го класса были созданы в Кяхте и Сретенске (июнь 1900 г.), во Владивостоке и Николаевске-на-Амуре (май 1901 г.), на станциях Маньчжурия и Пограничная Китайско-Восточной железной дороги, а также в Благовещенске (1902 г.).

Таможни «Маньчжурия» и «Пограничная» были созданы на пересечении КВЖД с китайской границей. Отметим, что в это время прямого сообщения между КВЖД и Забайкальской железной дорогой не было. В итоге станция Манчжурия относилась одновременно к обеим упомянутым линиям, поэтому прибывающие грузы приходилось передавать из ведения одной дороги на другую, что создавало сложности в работе таможенной службы³⁸. Основными товарами, проходившими через эту таможню, были чай (причем, в основном транзитный), военные грузы, китайская сельскохозяйственная продукция (рис, растительное масло и др.), кожи, щетина и пр. Кроме того, мелкие торговцы и кустари из Забайкальской области и Уссурийского края везли на продажу самую разнообразную продукцию, включая спирт, спички, мыло, табак, колбасы и т.п.³⁹ Таким образом, открытие КВЖД существенно увеличило товарооборот между Россией и Китаем на этом участке границы.

В Таблице 6 представлена динамика привоза и вывоза товаров по отдельным таможням, через которые проходил большой поток товаров в российско-китайской торговле. Отсутствие показателя в ячейке означает, что

³⁷ Таможенное строительство на Дальнем Востоке во многом зависело от введения и отмены порто-франко. В результате процесс затянулся, и Приамурский таможенный округ окончательно сформировался только в 1909 г.

³⁸ Казанцева Н.Г. От таможенной заставы к таможне (из истории Маньчжурской таможни) // Общество: философия, история, культура. 2016. № 10. С. 91.

³⁹ Там же. С. 92.

либо в источнике здесь тоже содержится прочерк, либо данная таможня вообще отсутствует в источнике за определенный год.

Таблица 6. Привоз и вывоз товаров по таможням. 1900 – 1914 гг., тыс. руб.

Привоз							
Год	Кяхта	Маньч- журская	Благове- щенская застава	Хабаров- ская	Пограни- чная застава	Влади- восток- ская	Николае- вск-на- Амуре
1900	14480	-	-	-	-	1599	2174
1901	4021	-	-	-	-	2076	4395
1902	6413	1350	525	-	1534	11205	8794
1903	8482	9526	1321	527	2267	9182	6469
1904	4883	13257	1616	3667	2061	5678	1453
1905	6923	1804	454	-	1088	18959	864
1906	7692	1126	1955	2209	1937	98003	16038
1907	6351	2243	2762	1655	9015	73898	12762
1908	5004	4435	3708	3013	12819	79617	11179
1909	5326	4026	5172	4601	7090	34979	4167
1910	4234	3590	7630	4712	7717	32352	4861
1911	3624	3429	7801	3650	9106	37089	4367
1912	3565	3626	6318	3035	7179	38781	3654
1913	431	3229	4772	3975	8173	43785	3894
1914	3255	4667	6890	3971	7651	51418	4666
Вывоз							
Год	Кяхта	Маньч- журская	Благове- щенская застава	Хабаров- ская	Пограни- чная застава	Влади- восток- ская	Николае- вск-на- Амуре
1900	-	-	-	-	-	-	-
1901	-	-	-	-	-	-	-
1902	-	-	-	-	-	794	-
1903	768	4736	96	-	7826	1010	503
1904	-	10269	-	-	5599	62	-
1905	-	10699	-	-	11359	5	-
1906	1529	7758	256	940	38267	1017	1034
1907	747	6573	99	222	7154	4374	1035
1908	556	5352	176	205	6740	6276	1169
1909	189	6793	221	230	6717	1524	1451
1910	805	6724	440	339	2004	1740	1471
1911	486	7492	592	310	2505	1159	953
1912	888	10385	426	186	3003	2079	466
1913	-	12572	595	178	3493	3388	196
1914	2061	10148	770	409	1321	3402	142

Источники: Ежегодник России за 1907 г. (год четвертый). СПб., 1908. С. 280, 282; Статистический ежегодник России. 1912 г. (год девятый). СПб., 1913. Отдел X. С. 28 – 29;

На Рис. 3а и 3б представлена динамика привоза товаров из Китая по различным таможенным пунктам. При этом на графике 3б были удалены данные по Владивостокской таможне, которая по рассматриваемому показателю очень значительно опережала другие таможенные пункты, и поэтому на графике они «теряются».



Рис. 3а. Привоз товаров по отдельным сухопутным таможенным пунктам Сибири и Приамурского края и портам Приморской области.

Источник: данные Таблицы 6.

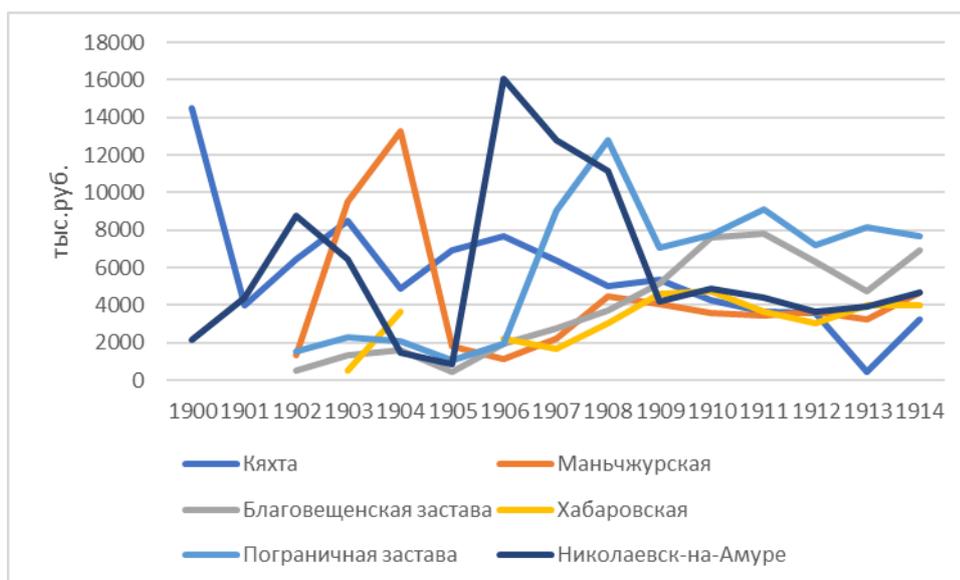


Рис. 3б. Привоз товаров по отдельным сухопутным таможенным пунктам Сибири и Приамурского края и портам Приморской области (без Владивостока).

Источник: данные Таблицы 6.

На Рис. 4а и 4б представлена динамика вывоза товаров из Китая по различным таможенным пунктам. При этом на графике 4б были удалены данные по таможене «Пограничная», которая (аналогично упомянутой выше Владивостокской) по рассматриваемому показателю очень значительно опережала другие таможенные пункты, и поэтому на графике сложно визуализировать изменения в размерах товаропотока на других таможенных пунктах.



Рис. 4а. Вывоз товаров по отдельным сухопутным таможенным пунктам Сибири и Приморского края и портам Приморской области.

Источник: данные Таблицы 6.



Рис. 4б. Вывоз товаров по отдельным сухопутным таможням Сибири и Приамурского края и портам Приморской области (без Пограничной заставы).

Источник: данные Таблицы 6.

Приведенные данные наглядно свидетельствуют о постепенном снижении роли Кяхты как торгового коридора и постепенного роста товаропотока через таможи, возникшие после постройки Транссибирской магистрали. При этом, если большинство таможен, сведения по которым здесь представлены, явно пропускают большой товаропоток в Россию из Китая (что, конечно, связано с уже отмеченным выше фактом, преобладания именно ввоза товаров в Россию), то товаропотоки по таможням Маньчжурия и Пограничная более сбалансирован. Это говорит о том, что данные пункты стали важными коридорами российского экспорта в Китай.

Одной из задач российских таможенных учреждений в районе КВЖД стало налаживание взаимодействия с китайскими таможами. Для урегулирования этих вопросов были выработаны специальные Временные правила для действия китайских таможен на станциях Маньчжурия и Пограничная, в соответствии с которыми для транзитных грузов, направлявшихся из Маньчжурии через Владивосток вводился упрощенный порядок пропуска. В первую очередь, это относилось к так называемому «маньчжурскому хлебу» (соевым бобам), который в больших количествах вывозился в Японию и страны Западной Европы. Как отмечает Н.А. Беляева, «благодаря упрощению таможенных формальностей Владивосток превратился в вывозной порт Маньчжурии, опередив своего извечного конкурента – японский порт Дайрен»⁴⁰, который в 1898 – 1905 гг. назывался российским портом Дальний.

Таможням Приамурского таможенного округа приходилось прилагать специальные усилия для борьбы с перевозкой контрабандных товаров. Так, из Маньчжурии в Забайкальскую область и Приамурье в большом количестве

⁴⁰ Беляева Н.А. Приамурский таможенный округ: устройство таможенного надзора в 1909 – 1912 гг. // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2010. № 3. С. 73.

нелегально поступал алкоголь. И в начале XX века основной объем этой контрабандной продукции поставляли российские спиртовые заводы, появившиеся в полосе отчуждения КВЖД⁴¹.

Подводя итоги раздела, следует отметить также, что строительство и ввод в действие Транссибирской магистрали, одним из участков которой стала КВЖД, изменили характер торговых связей Российской империи и Китая. В частности, окончательный упадок Кяхты, которая в предшествующее время играла очень важную роль в этой сфере, был связан именно с запуском движения на КВЖД. В 1890-е гг. Кяхта постепенно превращается в рынок, имевший только местное значение, когда основной объем товаров предназначался для его реализации среди населения сибирских губерний. Таким образом, «Великий Сибирский путь» после своего запуска изменил направления грузопотоков, и значительная часть экспортных российских товаров и импортных из Китая стала проходить через другие пункты восточного участка границы с Китаем. Кроме того, следует особо отметить, что Уссурийская железная дорога активно использовалась в системе комбинированных перевозок, т.е. Владивосток стал перевалочным пунктом, где товары перегружались с железной дороги на морской транспорт и наоборот. Это дает основание говорить о том, что в данном регионе благодаря строительству Транссибирской магистрали начала складываться современная по своему типу логистика (так называемые мультимодальные перевозки), предполагающая использование нескольких видов транспорта (как минимум, двух) в рамках одного контракта.

Библиография:

⁴¹ Там же 3. С. 69.

1. Аблажей Н.Н., Красильников С.А., Миненков Д.Д., Ноздрин Г.А. Массовые аграрные переселения на восток России (конец XIX – середина XX вв.). Новосибирск, 2010. 206 с.
2. Архипов С.В. Деятельность Комитета Сибирской железной дороги по реализации государственной переселенческой политики в конце XIX – начале XX вв. (историко-правовой аспект) // Вестник КГУ им. Н.А. Некрасова. 2015. № 3. С. 15–19.
3. Бадалян Т.М., Горюшкин Л.М., Гущин Н.Я., Зверев В.А. Население Западной Сибири в XX веке. Новосибирск, 1997. 162 с.
4. Беляева Н.А. Приамурский таможенный округ: устройство таможенного надзора в 1909 – 1912 гг. // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2010. № 3. С. 64–74.
5. Белянин Д.Н. Организация крестьянских переселений в казенные земли Сибири в XIX – начале XX вв. // Вестник КемГУ. 2010. № 4. С. 16–22.
6. Белянин Д.Н. Ссудная помощь сибирским переселенцам в конце XIX – начале XX вв. // Вестник КемГУ. 2012. № 3. С. 36–40.
7. Великая Сибирская железная дорога. СПб., 1900. 16 с.
8. Волошинов Н.А. Сибирская железная дорога: Записка-карта: Выдержка из стенографического отчета первого заседания Первой подкомиссии Русского технического общества по вопросу о железной дороге через всю Сибирь 30 марта 1889 г. СПб., 1890. 10 с.
9. Высшие и центральные государственные учреждения России. 1801 – 1917. В 4-х тт. Т.1. Высшие государственные учреждения. СПб., 2000. 302 с.
10. Гадзяцкий К. Сибирская железная дорога. СПб., 1898. 30 с.
11. Зуева Н.С. Переселенческая политика царского правительства на Дальнем Востоке в период столыпинских реформ. Дисс. ... канд. ист. наук. М., 2016. 351 с.
12. Кабузан В.М. Дальневосточный край в XVII – начале XX вв. (1640 – 1917). Историко-демографический очерк. М., 1985. 260 с.
13. Казанцева Н.Г. От таможенной заставы к таможне (из истории Маньчжурской таможни) // Общество: философия, история, культура. 2016. № 10. С. 90–93.

14. Канн С.К. Деятельность Комитета Сибирской железной дороги по естественнонаучному изучению Сибири в конце XIX – начале XX вв. Дисс. ... канд. ист. наук. Новосибирск, 2011. 275 с.
15. Канн С.К. Комитет Сибирской железной дороги во главе работ по изучению Сибири в конце XIX – начале XX вв. // Роль государства в хозяйственном и социокультурном освоении Азиатской России XVII – начала XX века. Новосибирск, 2007. С. 257–266.
16. Канн С.К. Комитет Сибирской железной дороги (1892-1905 гг.) как орган управления национальным проектом // Гуманитарные науки в Сибири. 2008. № 3. С. 129 – 131.
17. Коваль М.В. Пограничная русско-китайская торговля в XIX в. // Вестник РУДН. Серия: История России. 2013. № 3. С. 20–30.
18. Колонизация Сибири в связи с общим переселенческим вопросом. СПб., 1900. 375 с.
19. Корябкин В.Д. Транспортное обеспечение торговли России и Китая на Дальнем Востоке в начале XX века // Развитие таможенного дела Российской Федерации: Дальневосточный вектор. Сб. науч. трудов. Владивосток, 2021. Т. 1. С. 104–110.
20. Ремнев А.В. Комитет Сибирской железной дороги как орган регионального управления // Хозяйственное освоение Сибири. Томск, 1994. С. 41–49.
21. Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. СПб., 1903. 451 с.
22. Сибирские переселения. Вып. 2: Комитет Сибирской железной дороги как организатор переселений: Сборник документов / отв. ред. М.В. Шиловский. Новосибирск, 2006. 263 с.
23. Статистические сведения о Торговле России с Китаем. СПб., 1909 г. 42 с.
24. Статистический ежегодник России за 1913 г. СПб., 1914. 661 с.
25. Статистический ежегодник России за 1914 г. Петроград, 1915. 702 с.