

В последние годы во всем мире возрастает интерес к Арктике, многие государства заявляют права на ее территорию и природные ресурсы. В статье рассказывается о российской политике хозяйственного освоения арктического региона в дореволюционный период.

Хозяйственное освоение Арктики в дореволюционной России

М. В. ШИЛОВСКИЙ,
*доктор исторических наук,
Институт истории СО РАН,
Новосибирск
E-mail: kapital@history.nsc.ru*

Начало освоения

Человек начал осваивать Арктику примерно 40–35 тыс. лет назад. Уже в IX–VIII тыс. до н. э. существовала культура охотников и рыболовов на территории Скандинавского полуострова, эскимосов – на побережье Берингова моря и Гренландии (около V–IV тыс. до н. э.), чукчей – периода палеолита. Особенности природно-географической среды привели к оформлению здесь трех хозяйственно-культурных типов: арктических охотников на морского зверя, оленеводов тундры, охотников и рыболовов тундры и лесотундры.

Европейская промысловая колонизация Севера характеризовала начало качественно нового типа освоения Арктики, направленного на использование природных ресурсов. Уже в VIII в. ирландские монахи добрались до берегов Исландии, к X–XII векам относятся первые поселения норманнов в Гренландии. С X в. началось продвижение восточно-славянских племен в северо-восточном направлении. В XI–XII веках новгородцы, плававшие по Белому и Баренцеву морям, обложили данью жителей печорского Севера, обитателей Кольского полуострова. Примерно тогда же русские достигли берегов Новой Земли и Шпицбергена.

© ЭКО 2009 г.



Промысловая колонизация продолжилась в последующем. Первыми на Северный Урал и в прилегающие к нему районы Нижнего Приобья пришли новгородцы, номинально подчинившие в XIII в. Югру. Однако они ограничились «экспедиционным» методом освоения и закрепления территорий, периодически направляя туда военные отряды для сбора дани с местного населения. По мере укрепления Великого княжества Московского и его экспансии позиции Новгорода на Севере оказались подорваны, а после ликвидации в 1478 г. его суверенного статуса московские князья полностью берут в свои руки восточную политику. В конце XV в. угорские княжества признали вассальную зависимость от Москвы.

Уже в XV–XVI веках Иван III и Василий III, «прибирая к рукам» волости Великого Новгорода, в том числе Югру, рассматривали «Сибирскую землю» как своеобразный буфер между русским государством и Сибирским ханством. Во второй половине XVI в. начинается новый этап российской экспансии на Восток. В 1552 г. пало Казанское ханство, в 1555–1557 гг. была присоединена основная часть Башкирии. В 1574 г. Иван IV выдает сольвычегодским промышленникам Строгановым жалованную грамоту на зауральские земли. После разгрома хана Кучума в 1586 г. на месте древней татарской столицы Чингитура государевы служилые люди основали Тюменский острог, в 1587 г. отстраивается Тобольский острог.

В течение первой половины XVII в. русские землепроходцы по речным системам Обь-Иртышского, Енисейского, Ленского речных бассейнов прошли до Тихого океана, создав систему военно-административных пунктов (острогов) в том числе в полярной зоне: Березовский (1593), Обдорский (1595), Мангазейский (1601), Якутский (1632), Жиганский (1635), Олекминский (1636), Зашиверский (1639), Анадырский (1649), Охотский (1653).

Русских за Уралом привлекали, прежде всего, богатые пушные и морские промыслы. Создание сети острогов имело целью получение ясака – специального налога на аборигенное население, который первоначально собирали исключительно пушшиной в пересчете на соболиный «эквивалент». Экспедиции первопроходцев направлялись в новые места «для

государева ясачного сбору и для прииску вновь неясашных людей». Только из Якутии в XVII в. отправили 4,5 млн соболиных шкурок. Мангазейский уезд в первой половине XVII в. давал 70–80% сибирской пушнины, которая приносила 10–30% государственного дохода¹.

Одновременно с проникновением русских в Сибирь европейцы начали поиски морского пути из Западной Европы в Восточную Азию, получившего название Северо-Восточного прохода (Северного морского пути). Обеспокоенное активностью иностранцев московское правительство в ноябре 1620 г. издало указ, воспрещающий морской путь в Сибирь, а «торговым и всякого звания людям» предлагалось пользоваться сухопутными дорогами через Уральский хребет.

Этот нормативный акт следует считать исходной точкой в оформлении официальной политики России в арктическом регионе. Он способствовал определению стратегической ценности арктического побережья и акватории Северного Ледовитого океана для Москвы. Эти естественные рубежи должны были стать северной государственной границей.

Продвижение казаков в широтном направлении сопровождалось промысловой колонизацией и созданием постоянных поселений на арктическом побережье в устьях рек. Ясачная политика стала определяющей в регионе на протяжении XVII–XVIII веков.

Обособленно в этом плане выглядела Чукотка. На ее территории не водились ценные породы пушных зверей. Поэтому с 1680-х годов основное внимание русских обращается на корякские земли и Камчатку. Упадок традиционных районов пушных промыслов Сибири к началу XVIII в. форсировал поиск путей в Америку, богатую, по слухам, мехами. Попытки достичь ее через Берингов пролив инициировали активные действия по присоединению Чукотки. Но военные походы не сумели сломить сопротивление аборигенов. Вторая Камчатская экспедиция открыла северо-западное побережье Америки и Алеутские острова, а также проложила более удобный путь к ним – через Охотск и Камчатку. Военная экспансия

¹ Котошихин Г. П. О России в царствовании Алексея Михайловича. СПб., 1859. С. 93.

против чукчей прекратилась, и в последующем связи с ними осуществлялись на Аноуйской ярмарке, открытой в 1788 г. На ней действовали «Правила иноверческого управления», разработанные иркутским гражданским губернатором Н. И. Трескиным. В частности, все торговые сделки осуществлялись только после внесения ясака «инородцами»; запрещалось ввозить и продавать спиртные напитки.

Создание опорных баз русской колонизации (острогов и зимовий) благоприятствовало русскому промысловому освоению арктической зоны. При этом вплоть до последней четверти XVII в. основная масса сибирской пушнины добывалась частными лицами (промышленниками).

По мере истощения пушных ресурсов уменьшаются масштабы промысловой деятельности, происходит отток части промысловиков в другие районы. В 1668 г. прекратила свое существование «златокипящая» Мангазея.

В изменившихся условиях начинает формироваться новая модель освоения Севера. Русское присутствие обеспечивали служилые люди перечисленных выше острогов. Так, в Якутске в 1775 г. русское население составляло 1932 чел., в том числе казаков – 1375, посадских – 330 чел. Эти поселения постепенно утрачивают военные функции в пользу административных (сбор ясака). Русские устанавливают тесные деловые контакты с аборигенами, развивается торговля, в которую включаются обыватели Березова, Сургута, Обдорска, Зашиверска, Якутска, Жиганска и других северных поселений.

Научный поход

XVIII в. дал начало новому этапу арктической политики России. Реформы Петра I – создание флота, развитие науки и культуры и др. – способствовали осознанию важности для могущества государства факторов геополитического порядка: наличие выходов к морю, развитие коммуникационной системы государства, состав и запасы природных ресурсов, состояние и протяженность границ. Начались целенаправленные работы по картографированию территории страны, описанию морей и рек. Поскольку Россия рассматривала себя в качестве морской державы, на повестку дня выдвигались задачи

отыскания новых морских путей сообщения. В правительственных сферах возрождается интерес к проекту Северного морского пути.

По инициативе М. В. Ломоносова в 1765–1766 гг. предпринимается высокоширотная экспедиция под руководством капитана 1-го ранга В. Я. Чичагова. Корабли дважды пытались из Архангельска пройти к западному берегу Шпицбергена, затем к Гренландии и дальше через арктический бассейн к Берингову проливу. Поднявшись до 80° с. ш., они не смогли пробиться на запад. Но окончательно от идеи Северного морского пути в российских правительственных кругах отказываться не спешили. Для поощрения частной инициативы в начале 1770-х годов в Архангельске и на Камчатке устанавливается премия в 10 тыс. руб. тому, кто из «Архангельского города в Камчатку, а из Камчатки в город морем дойдет»².

В первой половине XIX в. продолжалось исследование Северного Ледовитого океана и его побережья. Проведение экспедиционных работ ложилось тяжелым бременем на аборигенов региона, обязанных предоставлять проводников, собачьи и олени упряжки, а также теплую одежду и продовольствие. Так, для отряда лейтенанта П. Ф. Анжу экспедиции Ф. П. Врангеля (1820–1824) жителями Якутии (Зашиверска и Жиганского округа) было собрано 90 пудов сушеного оленьего мяса, 19 пудов копченых оленьих языков, 36 нартов, 468 собак, 41300 сельдей для корма собак, около 100 оленей. В 1862 г. на питание спасшихся после гибели судна участников экспедиции П. П. Крузенштерна аборигены Ямала забили 250 оленей³.

По инициативе и финансовой поддержке купца М. К. Сидорова И. Виггинс и шведский профессор А. Э. Норденшельд осуществили ряд удачных плаваний по Карскому морю. В 1878–1879 гг. под руководством последнего на паровом барке «Вега» было совершено первое сквозное плавание по Северному морскому пути с запада на восток с выходом через

² Цит. по: Белов М. И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX в. // История открытия и освоения Северного морского пути. М., 1956. Т. 1. С. 381.

³ Мастахов С. Е. Русские путешественники – исследователи Якутии: XVII – начало XX в. Якутск, 1982. С. 101; Мухина Е. В. Салехард в панораме российской истории. Очерки истории Салехарда. Екатеринбург, 2006. С. 140.

Берингов пролив в Тихий океан. Главным итогом экспедиции стало убедительное доказательство того, что все омывающие Сибирь моря в определенное время года доступны для судоходства, а вопрос о возможности сообщения между Европой и устьями сибирских рек «может считаться вполне решенным в утвердительном смысле». Тем самым опровергался постулат о незыблемости северных границ империи, главным защитником которых считались непроходимые льды. Данное обстоятельство требовало переоценки геополитического значения Арктики и корректировки правительственного взгляда на регион.

В целях защиты от посягательств иностранных держав с 1874 г. вводится крейсирование морей, омывающих северо-восточное побережье. В 1888 г. образуется Анадырское окружное управление с центром в с. Марково. Стремясь наверстать упущенное, Россия активно включилась в научные исследования в Арктике. Первым шагом стало участие в проведении I-го Международного полярного года в 1882 г.

На рубеже XIX–XX веков к проблеме освоения Арктики обратился ученый Д. И. Менделеев. Он считал, что индустриальное освоение Азиатской России должно начаться с Северного Ледовитого океана: «...между множеством мирных дел, предстоящих России, ей не следует забывать мирную победу над полярными льдами»⁴.

Вместе с адмиралом С. О. Макаровым Д. И. Менделеев участвовал в разработке проекта первого отечественного линейного ледокола «Ермак». В 1899 г. Менделеев считал, что путь к Дальнему Востоку напрямую через Северный полюс будет гораздо проще и безопаснее. Макаров же полагал, что благоразумнее будет попытаться идти по направлению северного побережья России⁵.

Ученый был уверен, что сперва необходимо стремиться достичь полюса, а потом организовывать правильное торговое движение – потому что только на решение первой задачи найдутся многие преданные люди, которые попутно решат и вторую. Спустя некоторое время он писал: «Если бы хоть десятая доля того, что было потеряно при Цусиме, было

⁴ Менделеев Д. И. К познанию России. СПб., 1912. С. 14.

⁵ Витте С. Ю. Воспоминания. М., 1960. Т. 2. С. 572.

затрачено на достижение полюса, эскадра наша, вероятно, пришла бы во Владивосток, минуя Немецкое море и Цусиму, а главное, было бы много опытных моряков, привыкших взрывать сопротивляющиеся массы, плавать под водой и вести бой с природой и людьми силой осторожно-смелой предусмотрительности... Если победили твердыни гор, надо и льды побороть, а у нас их больше, чем у кого-либо. А около тех льдов немало золота и всякого иного добра, своя Америка. Рад бы там, у полюса помереть...»⁶.

Предполагая, что наш Север обречен долгое время оставаться почти пустынным из-за отсутствия земель, пригодных для хлебопашества, Д. И. Менделеев ставил вопрос о промышленном освоении северных регионов: «Только развитие на русском Севере выработки минеральных богатств может изменить такое течение дел в ближайшую к нам эпоху»⁷.

В зимнее время на Север и обратно передвигались по льду рек. Важное значение имели Березовский (Тобольск – Березово), Якутский (Иркутск – Якутск), Колымский (Якутск – Верхоянск – Зашиверск – Среднеколымск) почтовые тракты.

В конце XIX в. появились первые проекты железнодорожного строительства на севере Западной Сибири. В 1887 г. правительство предоставило А. Д. Голохвостову концессию на строительство и последующую эксплуатацию Обской железной дороги, которая должна была соединить устье Оби с побережьем Северного Ледовитого океана, пересекая Полярный Урал. В 1900 г. для определения ее направления предпринимается экспедиция под руководством инженера П. Э. Гетте. По ее результатам изыскатель предложил построить ветку от места впадения р. Соби в Обь до Медынского залива (бухта Белковская) протяженностью 380 верст с одновременным сооружением речного и морского коммерческих портов. Однако на совещании в Иркутске в 1906 г. проект не был включен в план неотложного транспортного строительства.

Последний в досоветский период проект строительства меридиональной железной дороги протяженностью 2222 версты предложил в 1918 г. инженер А. П. Малишевский. Она должна

⁶ Менделеев Д. И. Указ. соч. С. 22.

⁷ Менделеев Д. И. Указ. соч. С. 141.

была пройти по маршруту Петропавловск – Ялуторовск – Тюмень – Туринск – Надеждинский завод – Ухта – Усть-Цильма к устью реки Индиги на побережье Северного Ледовитого океана восточнее Ческой губы.

«Российско-Американская компания»

На рубеже XVIII–XIX веков обостряется конкуренция русских и английских промышленников в северной части Тихого океана. Сюда же устремились предприниматели США. Возникает реальная угроза отторжения от России как вновь приобретенных американских территорий (Аляска), так и ранее присоединенных северо-восточных окраин. В этих условиях российское правительство монополизировало здесь пушной промысел и санкционирует в 1799 г. создание закрытого акционерного общества «Российско-Американская компания», ставшего последним крупным отечественным частно-государственным проектом в промысловой колонизации Севера.

Компания получила существенные привилегии и монопольное право на эксплуатацию природных ресурсов Русской Америки, прежде всего пушного и морского зверя. Одновременно на нее возлагалось управление русскими американскими колониями по северо-западному побережью Америки выше 55° с. ш. до Берингова пролива и к югу от этой широты, а также на Алеутских, Курильских и других островах. Объединению также разрешили производить поиски неизвестных островов в этих широтах и занимать «открываемые ею земли в Российские владения на прежде предписанных правилах».

Российское правительство, кроме того, гарантировало защиту интересов компании в системе международных отношений. В ее интересах была организована первая русская кругосветная экспедиция под руководством И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского.

Уставной капитал объединения на 1 января 1800 г. составил 2634536 руб. и состоял из 724 акций стоимостью 3638 руб. каждая. В 1803 г. от государства был получен кредит на 8 лет в размере 150 тыс. руб. Специфика компании заключалась в интеграции трех составляющих (купцы-промышленники, купцы-перекупщики и государство), которая помогала хозяйствующему субъекту быстро сбывать меха, обеспечивала ускоренный оборот капиталов, давала высокую прибыль. За время

существования компанией только на Командорских островах было добыто 2,3 млн шкур котиков и получена прибыль в 20 млн руб.⁸

При Александре I принимаются дальнейшие меры по укреплению флота компании; в ее распоряжение откомандировывается необходимое количество морских офицеров, причем половину их жалования оплачивало правительство. В 1806 г. императором утверждается флаг компании: бело-сине-красное (сверху вниз) полотнище с двуглавым черным орлом в левом верхнем углу, в когтях которого располагалась лента с надписью «Рос. Ам. Ком.».

Создание «Российско-Американской компании» на некоторое время решило проблемы защиты русских владений на северо-востоке Азии и северо-западе Америки. С ее деятельностью связаны развитие торговли, торгового мореплавания, активизация поисков Северо-Западного прохода.

В 1840-е годы былая автономия компании практически ликвидируется, и правительство устанавливает жесткий контроль за ее деятельностью. В конечном счете интересы компании и государства расходятся, усугубляется их противоборство. От себя сделаем предположение, что государство поставило крест на компании после того, когда она выполнила задачу по части добычи пушнины, и природные ресурсы на отведенной ей территории оказались исчерпаны. Переходить к качественно новому этапу освоения Аляски стороны не были готовы. Российское правительство, впрочем, пыталось сохранить рентабельность объединения в 1840–1850-е годы: именно ему было предоставлено монопольное право доставки морским путем китайского чая в Россию.

«Российско-Американская компания» представляла интересы России в Азиатско-Тихоокеанском регионе до 1867 г. Содержание социальной сферы колоний стало одной из важнейших причин экономических трудностей объединения. В отличие от современной ситуации, государство не разрешило акционерному обществу «сбросить» социальную сферу, тем самым предопределив его банкротство. Кроме того в 1860-х годах, в связи с изменениями на чайном рынке, компания в очередной раз оказалась в кризисной ситуации. Кризис мог

⁸ Мандрик А. Т. История рыбной промышленности Дальнего Востока. Владивосток, 1994. С. 18.

быть преодолен, но из-за жесткой позиции российского правительства только усугубился и завершился ликвидацией компании и решением о продаже Русской Америки⁹.

Торговое мореплавание в XIX–XX веках

В 1878 г. в Западной Сибири барнаульский пароходовладелец М. Е. Функ предпринял плавание из Томска на пароходе «Луч» в Обскую губу, где осуществил обмен 23,5 тыс. пудов сибирской пшеницы на 15 тыс. пудов импортных товаров гамбургского купца О. Барднинга, привезенных на специально зафрахтованном датском пароходе «Нептун». Встреча состоялась в Линзете, у устья Надыма. О значении события можно судить хотя бы по тому, что к месту перевалки грузов прибыл западносибирский генерал-губернатор Н. Г. Кознаков, а дозор осуществлял специально приглашенный чиновник таможенного департамента Министерства финансов. Предприниматель с триумфом вернулся домой и с большой выгодой продал привезенные товары.

Ободренный успехом, в 1879 г. он в компании с барнаульскими пароходовладельцами А. Щербаковым и Н. Н. Тюфиным зафрахтовали в Лондоне четыре парохода и с закупленными товарами направили в Обскую губу. Навстречу им из Барнаула направился пароход с баржами, загруженными 229 тыс. пудами алтайской пшеницы. Местом встречи был определен мыс Ныда. Но торговый обмен не состоялся, так как англичане не смогли преодолеть ледовые поля в Карском море. Впрочем, сибирские купцы в накладе не остались. Простояв две недели у назначенного места, пароход с баржами доставил зерно в Тюмень.

Предпринятые акции пробудили интерес сибирских и иностранных капиталистов к торговому мореплаванию к устьям Оби и Енисея. В российское Министерство финансов начали поступать ходатайства, вследствие чего в навигации 1877–1878 гг. был разрешен беспошлинный ввоз импортных товаров в указанные пункты за исключением мануфактуры,

⁹ Петров А. Ю. Российско-Американская компания: деятельность на отечественном и зарубежном рынках (1799–1867). М., 2006. С. 280.

чая, крепких спиртных напитков, пива, сахара и сигар. В последующих постановлениях Комитета министров министеру финансов предоставлялось право разрешать в навигации 1879–1885 гг. беспошлинный ввоз керосина, машин, корабельного оборудования, земледельческих орудий, железных и фаянсовых изделий, музыкальных инструментов, галантерейных, бакалейных, колониальных и аптекарских товаров к устьям Оби, Енисея и Лены.

Однако из-за частых скоплений льда в Карском море в 1877–1886 гг. из 34 отправившихся в плавание кораблей из Европы цели (в основном – устья Оби) достигли лишь 14¹⁰. В 1886 г. ходатайств о пролонгации беспошлинного ввоза не поступало. Падение активности было связано не только с ледовой обстановкой, но и введением в эксплуатацию в 1886 г. железной дороги Екатеринбург – Тюмень, облегчившей доставку дешевого сибирского хлеба в Пермскую и Вятскую губернии.

В 1887 г. с просьбой о предоставлении льготы обратился англичанин Суливан, получивший разрешение на беспошлинный провоз 11 тыс. пудов в устье Енисея. Успешное завершение рейса побудило британское общество «Phoenix Merchant Adventures» обратиться с прошением о предоставлении компании льготного права на провоз товаров к устью Енисея на несколько лет вперед. Разрешение было предоставлено на 1888–1892 гг., но в 1888 и 1889 гг. кораблям пробиться к конечной точке маршрута не удалось. Однако в 1890 г. преемник компании – «Anglo-Sibirian Trading Company» – снарядил третью экспедицию на двух пароходах, благополучно прибывших в устье Енисея, перегрузивших 30,8 тыс. пудов грузов на речной пароход и принявших для вывоза зерно и «лесной товар».

Льгота была продлена до 1894 г. включительно. И опять навигация 1893 г. не увенчалась успехом, а в следующем году суда хоть и выполнили рейс, но доставили незначительное количество грузов. Поэтому в марте 1896 г. Комитет министров разрешил беспошлинный ввоз товаров, в том числе кирпичного чая, сахара и вина. Но льготой воспользовались преж-

¹⁰ *Востротин С. В.* Северный морской путь в Сибирь // Сиб. вопросы, 1906, № 1. С. 342.

де всего российские купцы, доставившие в навигацию 1897 г. через Карское море 155 тыс. пудов кирпичного чая.

В июле 1898 г. было разрешено провозить чай по ценам иркутской таможни (через устье Енисея – на 20 коп. за пуд дешевле, чем через устье Оби). Пошлина не взималась с соли, каменного угля, сельскохозяйственных орудий, оборудования для фабрик и заводов, неводов и пряжи для них, химикатов, жести, олова, прованского масла для изготовления рыбных консервов, мешков для зерна. В 1899 г. навигация не увенчалась успехом, а в 1900–1903 гг. попыток ввоза товаров не предпринималось. Всего же, по официальным данным, в 1887–1903 гг. было ввезено 172530 пудов импортных товаров¹¹.

В декабре 1906 г. в Иркутске состоялось Особое совещание о путях сообщения в Сибири. Его участники высказались за организацию регулярного торгового мореплавания из устьев Оби и Енисея в Европу, а также восстановление порто-франко¹² полностью или с некоторыми ограничениями. Предлагалось «устроить один пароходный рейс из устья Лены по океану к устью р. Колымы, чрезвычайно богатой рыбой»¹³.

В Третью Государственную думу 11 июня 1908 г. за подписью 34 депутатов вносится на обсуждение законопроект «О порто-франко в устьях рек Оби и Енисея, как мере оживления севера Сибири и установления Северного морского пути», подписанный, в том числе, 11 народными избранниками от Сибири и Дальнего Востока различной партийной принадлежности. Буквально через три дня Министерство торговли и промышленности представило экспертное заключение, предлагавшее отклонить законопроект. В обоснование выдвигался целый набор аргументов, сводившихся к трудностям организации плавания в Карском море и неподъемным расходам казны на обустройство Северного морского пути, ничтожности эффекта применения порто-франко в прошлом и необходимости защиты интересов отечественной торговли и промышленности, поскольку льготой воспользовались только иностранцы.

¹¹ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 395. Оп. 1. Д. 1678. Л. 10.

¹² Порто-франко (итал. porto franco – свободный порт) – порт, пользующийся правом беспошлинного ввоза и вывоза товаров.

¹³ Боякова С. И. Освоение Арктики и народы Северо-Востока Азии (XIX в. – 1917 г.). Новосибирск, 2001. С. 125–126.

Обращалось внимание на незагруженность Сибирской железной дороги, которая еще больше пострадает в случае принятия законопроекта. В итоге вместо проекта 10 декабря 1909 г. Дума принимает закон «О расширении морской таможенной полосы», отменяющей режим порто-франко на севере Сибири.

В 1911 г. по предписанию русского правительства, обеспокоенного усилением экспансии японцев и американцев на Северо-Востоке, компания «Доброфлот» совершила первый рейс по маршруту Владивосток – Колыма (Нижнеколымск). Всего в 1911–1917 гг. на Колыму морем было осуществлено семь рейсов и доставлено более 2 тыс. т груза – муки, чая, сахара, бакалейных изделий и строительных материалов, но рентабельность была низкой, поскольку обратно транспорт шел пустым.

Лишь 14 июля 1915 г. был санкционирован беспошлинный ввоз товаров в устье Енисея на период первой мировой войны. Окончательно порто-франко в устьях северных сибирских рек утверждается буквально за неделю до Февральской революции – 22 февраля 1917 г.¹⁴

Торговля

Основным способом торговли на Севере с конца XVIII в. становятся регулярно проводимые ярмарки. Наиболее крупными были Якутская, Березовская, Сургутская и Обдорская.

Самая известная пушная ярмарка Западной Сибири – Обдорская – проходила ежегодно с 25 декабря по 25 января и была приурочена ко времени уплаты ясака «инородцами». Официальная торговля разрешалась лишь после всех ясачных расчетов с государством и носила преимущественно бартерный характер. В 1816 г. сюда доставили 16 тыс. пудов муки и до 4 тыс. пудов печеного хлеба. В свою очередь, местные жители променяли русским торговцам 12 тыс. шкурок песцов, свыше 600 – лисьих, 2 тыс. оленьих шкур, до 700 оленей, до 100 волчих шкур, 600 пудов гусяного жира, значительное количество рыбы. Оборот ярмарки в 1858 г. составил около 46 тыс. руб., в 1881 г. – 187, в 1897 г. – 98 тыс. руб.¹⁵

¹⁴ Шиловский М. В. Проблема введения порто-франко в азиатском секторе российской Арктики в последней четверти XIX – начале XX в. // Азиатская Россия: люди и структуры империи. Омск, 2005. С. 468.

¹⁵ Щеглова Т. К. Ярмарки Западной Сибири и Степных областей во второй половине XIX века. Из истории российско-азиатской торговли. Барнаул, 2002. С. 83.

На летнюю Якутскую ярмарку в 1895 г. было привезено товаров на 229,2 тыс. руб., продано – на 133,8 тыс. руб., в том числе тканей – на 62,8 тыс. руб.; виноградного вина – на 29,6; китайских товаров – на 22,1; муки – на 11,2 тыс. руб. Местных товаров было продано на 662,5 тыс. руб., в том числе пушнины – на 560,2 тыс. руб.; мамонтовой кости и моржового зуба – на 97,3; скота, продуктов скотоводства и охоты – на 4,9 тыс. руб. В 1905 г. доставили пушнины на 584 тыс. руб., в том числе соболя – на 300 тыс. руб. В 1903–1916 гг. из Якутии вывезли почти 22 тыс. пудов мамонтовой кости на общую сумму 952 тыс. руб.¹⁶

Торговые операции с «инородцами», носящие в основном бартерный характер, давали высокие доходы, особенно на пушном рынке. В карман купца, торгующего на севере Якутии в начале XX в., денег возвращалось в среднем в четыре раза больше, чем было потрачено. Однако доходы, полученные от посреднических и торговых операций, не являлись стимулом для поиска новых рынков и форм предпринимательской деятельности. «При таких барышах капиталистам, – отмечал В. М. Зензинов, – конечно, нечего заботиться о новых предприятиях, новых рейсах, новых путях – старое, испытанное, верное вполне удовлетворяло их аппетит, и ничего не побуждает их искать нового, может быть неверного, ненадежного»¹⁷.

Для северных пушных ярмарок была характерна сложная многоступенчатая система взаимоотношений торгующих и старокупеческая монополия. На первом этапе охотники продавали меха купцам, живущим в Обдорске, забирая у них в кредит товары. Отношения промысловиков и предпринимателей современник описывал следующим образом: «Значительная часть товаров отпускалась в кредит, обдоряне старались ловить своих должников и те со своей стороны старались утечь от кредитора, чтобы продать товар за деньги, что гораздо выгоднее для ненцев. Прямо же на деньги довольно редко удавалось купить дешево... при кредитной торговле получали прибыли в среднем 30–50%. При покупке же на наличные деньги – в среднем 10–20%». Но обдорские купцы зависели от приезжих тобольских купцов, которым перепродавали

¹⁶ Якутия. Хроника. Факты. События. 1632–1917 гг. / Сост. А. А. Калашников. Якутск, 2000. С. 271.

¹⁷ Цит. по: Федоров В. И. Якутия в эпоху войн и революций (1900–1919). М., 2002. Кн. 1. С. 66.

пушнину. Третий этап торговли состоял в доставке товара на Ирбитскую ярмарку и его перепродажу. На каждом этапе участники сделок получали доходы от разницы цен¹⁸.

Особенностью пушных ярмарок был меновой и скрытый характер торговли, которая почти не поддавалась контролю администрации и проходила без ее участия на встречах торговцев при установлении поштучных цен на шкурки. Особенно сложным являлся учет торговли дорогими мехами. Современники знали, что «торговля более ценной рухлядью на Обдорской ярмарке издавна ведется скрытно, большей частью на дому у покупателей, которым они и приносят сами, часто еще несколько раз, и долго ведут переговоры по цене»¹⁹. Поэтому официальные данные об оборотах пушных ярмарок всегда были заниженными и приблизительными.

Широкое распространение на Севере в XIX – начале XX веков получила так называемая кредитная система, игравшая решающую роль в торговом обмене аборигенов и русских. Благодаря ей «инородцы» могли сдавать продукты промыслов на месте, получая взамен все необходимое. Раз в год, обычно в декабре, торговец производил расчет со своими партнерами: с одной стороны, учитывалась общая сумма долгов за год, т. е. стоимость набранного, с другой, – стоимость рыбы, ягоды, пушнины и других продуктов, принятых им за тот же срок. В зависимости от того, какая сумма оказывалась большей, торговец или выдавал им остаток, или записывал долг в счет будущего года и снова открывал кредит. В меньшей степени от кредита зависели оленеводы, имевшие определенную экономическую независимость и мобильность, в большей – охотники в таежной зоне Оби, Енисея и Лены.

Прочные системы зависимости сформировались в рыболовстве. Крупные рыбопромышленники, арендовавшие угодья (пески) по Оби, обеспечивали своих клиентов-аборигенов необходимыми продуктами, платили за них ясак и казенные долги, выдавали орудия производства, поставляли соль, вывозя обратно рыбу.

¹⁸ *Бартенев В.* На крайнем северо-западе Сибири: Очерки Обдорского края. СПб., 1896. С. 135.

¹⁹ *Щеглова Т. К.* Указ. соч. С. 84.