

На правах рукописи

Handwritten signature in black ink, appearing to read 'А. Гончаров' with a stylized flourish below.

ГОНЧАРОВ Александр Евгеньевич

ИСТОРИЯ КОММЕРЧЕСКИХ ЭКСПЕДИЦИЙ
СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ: 1870-е – 1890-е гг.

07.00.02 – Отечественная история

Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата
исторических наук

Кемерово 2013

Работа выполнена в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Красноярский государственный педагогический университет им. В.П. Асафьева»

Научный руководитель кандидат исторических наук, доцент Вдовин Александр Сергеевич

Официальные оппоненты:

Дацышен Владимир Григорьевич – доктор исторических наук, профессор, Федеральное государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Сибирский федеральный университет», заведующий кафедрой всеобщей истории

Комлева Евгения Владиславовна – кандидат исторических наук, Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт истории Сибирского отделения Российской академии наук, старший научный сотрудник

Ведущая организация Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Национальный исследовательский Томский государственный университет»

Защита состоится «_____» _____ 2013 г. в _____ часов на заседании диссертационного совета Д 212.088.08, созданного на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Кемеровский государственный университет» (650043, Кемерово, ул. Красная, 6).

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Кемеровского государственного университета.

Автореферат разослан «_____» _____ 2013 г.

Ученый секретарь

диссертационного совета



Ермоленко Любовь Николаевна

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования определяется современными задачами развития транспортной инфраструктуры Северного морского пути (СМП), его интеграцией в глобальную транспортную систему. Тщательное изучение истории коммерческих экспедиций XIX в. позволяет оценить их опыт в процессе развития СМП в эпоху капитализма: транспорт, традиционно находившийся под опекой государства, сегодня вынужден развиваться самостоятельно, как и в конце XIX – начале XX в.

Освоение СМП происходило на фоне бурных социально-экономических процессов в пореформенной России и ее окружении: на Севере столкнулись экономические интересы России и иностранных держав. Деятельность ряда зарубежных компаний по развитию торгового пароходства стала примером проникновения иностранного капитала в транспортную инфраструктуру страны. Изучение влияния этих процессов на хозяйственно-экономическую деятельность в процессе освоения СМП представляет не только теоретический, но и практический интерес.

Особое значение изучение данной темы приобретает в настоящее время, когда обостряется международная конкуренция в Арктике в аспекте борьбы за природные ресурсы и пути сообщения. В «Морской доктрине Российской Федерации до 2020 г. и на дальнейшую перспективу» в пункте «Арктическое региональное направление» определены основные стратегические приоритеты государства в этом регионе, среди которых, на первом месте, – обеспечение национальной безопасности и разработка ресурсов арктического шельфа¹. Декларируется также необходимость защиты национальных интересов в отношении Северного морского пути способом совершенствования «централизованного государственного управления»². Здесь имеет место выраженное противоречие – попытка взять управление СМП в руки

¹ URL: <http://2004.kremlin.ru/text/docs/2001/07/58035.shtml> (дата обращения: 14.06.2012).

² Лукин Ю.Ф. Северный морской путь оживает. URL: http://www.narfu.ru/aan/arctic_news/SMP.pdf (дата обращения: 14.06.2012).

государства и одновременно привлечь иностранные инвестиции может оказаться несостоятельной. В истории СМП уже имел место такого рода конфликт: его изучение необходимо для выработки подхода, отвечающего национальным интересам страны.

Актуальным представляется также исследование процесса становления первого прямого торгового пути, связавшего отдаленный сибирский рынок с мировым в контексте экономической интеграции Сибири в общемировое экономическое пространство. На фоне вступления России во Всемирную торговую организацию (ВТО) и вследствие создания свободных экономических зон, актуальным становится изучение опыта функционирования зон беспошлинной торговли (порто-франко) в России, в частности, той, что была учреждена в последней четверти XIX в. в устьях Оби, Енисея и Лены.

Степень изученности темы и историография. Коммерческие экспедиции Северного морского пути до сих пор не стали предметом специального изучения как отечественной, так и зарубежной историографии. Отдельные вопросы затрагивались исследователями в работах, посвященных истории водного транспорта, Арктики, Северного морского пути, Сибири.

Наиболее обширной является отечественная дореволюционная историография Северного морского пути, сконцентрированная на экономических и политических вопросах, связанных с его эксплуатацией. Среди первых работ стоит выделить «Историю открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива» Ф.Д. Студитского, отличающуюся ярко выраженным протекционизмом³. Начиная с 1890-х гг. публикуется большое количество докладов и статей, раскрывающих высокую степень значимости морского пути в Сибирь: в работах В. Турбина, Л.Л. Брейтфуса, А.А. Дунина-Горакевича, И.П. Толмачева, А.В. Байкалова, П.Д. Подшивалова и др. содержится много фактических данных о плаваниях в устья

³ Студитский Ф.Д. История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива. СПб., 1883.

Оби и Енисея в последней четверти XIX в. Тем не менее, эти публикации не являются учеными трудами по истории коммерческих экспедиций: их цель – привлечение внимания правительства и общественности России к проблеме освоения СМП⁴.

В публикациях С.В. Востротина представлен обширный статистический материал по таким вопросам, как динамика и характеристика импорта-экспорта, уплаченные пошлины, размеры фрахт, ценообразование⁵. А.И. Вилькицкий и Л.Ф. Лесгафт специализировались на технических аспектах коммерческих плаваний. Д. Руднев и Н. Кулик издали сборник с тщательно отобранным материалом научно-исследовательского характера, относящегося к наиболее значительным экспедициям. Подробное биографическое исследование, посвящённое М.К. Сидорову, опубликовано А.А. Жилинским⁶.

Среди советских исследований можно выделить экономические работы Ф.А. Шольца, С.А. Рыбина, В.А. Итина, изданные Комитетом Северного морского пути⁷. Экспедиции 1874–1876 гг. Д. Виггинса и А.Э. Норденшельда рассматриваются в историко-географическом контексте в работах В.Ю. Визе. В публикации Е.И. Владимирова описано плавание капитана Д.И. Шваненберга, а С.В. Славин составил общий обзор грузоперевозок по СМП⁸.

⁴ Турбин В. Морской полярный путь в Сибирь и его значение для экономического и культурного развития края. СПб., 1891. 38 с.; Брейтфус Л.Л. Морской сибирский путь на Дальний Восток. СПб.: Тип. Исидора Гольдберга, 1904. 30 с.; Дунин-Горкавич А.А. Необходимость открытия порто-франко в устьях рек Оби и Енисея. Тобольск, 1907. 48 с.; Толмачёв И.П. Северный морской путь // Труды Общества для содействия русской промышленности и торговле. СПб., 1912. Т. 30. С. 217–247 (отдельный оттиск); Байкалов А.В. Северный морской путь к устьям Оби и Енисея. Красноярск, 1913. 24 с.; По Северному морскому пути – через Карское море, из Сибири в Европу и обратно: доклад комиссии, образованной при Омском отделении Московского общества сельского хозяйства по вопросу «Северный морской путь» / П. Подшивалов. Омск, 1915. 37 с.

⁵ Востротин С.В. Наши водные пути в Сибирь. СПб., 1906. 74 с.; Востротин С.В. Непреодолимые заграждения Северного морского пути // Сибирские вопросы. 1911. № 42, 43, 44. С. 15–30; Востротин С.В. Северный морской путь и челябинский тарифный перелом в связи с колонизацией Сибири. СПб., 1908. 79 с.

⁶ Руднев Д., Кулик Н. Материалы к изучению Северного морского пути из Европы в Обь и Енисей. Пг.: А.Э. Коллинс, 1915. 127 с.; Жилинский А.А. Россия на Севере. К описанию жизни и деятельности М.К. Сидорова. Архангельск, 1918. 155 с.

⁷ Северный морской путь и его значение во внешнем товарообмене Сибири / под общ. ред. Шольца Ф.А. Омск, 1921. 69 с.; Северный морской путь из Европы к устьям Оби и Енисея / сост. С.А. Рыбин. Новониколаевск, 1924. 83 с.; Какой путь? / В. Итин, Н. Лазарев, А. Том. Новосибирск, 1931. 71 с.

⁸ Владимиров Е.И. Героический рейс шхуны «Утренняя Заря». Л.; М.: Изд-во Главсевморпути, 1940. 48 с.; Славин С.В. Экономика Сибири и освоение плаваний в Сибирь через Карское море в эпоху развития капитализма в России // Учёные записки Ленинградского государственного университета. 1950. № 115, Вып. 1. С. 141–142; и др.

Наибольшую значимость в контексте нашего исследования представляет работа Д.М. Пинхенсона «Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма», ставшая первым комплексным исследованием по истории освоения СМП, отличающимся не только богатой фактологией, но и основательным анализом этого процесса. Основной акцент работы сделан на освоении Северного морского пути русскими; коммерческие экспедиции рассматриваются лишь в некоторых их аспектах и не выделяются в отдельную категорию⁹.

Плаванья 1870-х – 1890-х гг. упоминаются в советских историко-географических исследованиях М.И. Белова, А.И. Арикайнена и Е.И. Толстикова, В.М. Пасецкого и др.¹⁰

Хотя в современной отечественной исторической науке, в целом, наблюдается снижение интереса к истории освоения СМП, некоторые экономические вопросы, сопутствующие организации плаваний, получили освещение в ряде публикаций. Так, деятельность сибирской буржуазии исследуется в трудах Е.А. Носовой, П.Н. Мешалкина, А.И. Погребняка. Л.П. Бердников изучает деятельность М.К. Сидорова, а также историю возникновения красноярской таможни в связи с беспошлинным ввозом иностранных товаров¹¹. Тема сибирского порто-франко освещена в статьях М.В. Шиловского и Н.А. Беляевой. Статья Беляевой представляется достаточно оригинальной, поскольку автор проводит сравнительный анализ обьенисейского и дальневосточного порто-франко¹². Попытка комплексного исследования истории полярного судоходства предпринята В.И. Сичкаревым: в

⁹ Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л., 1962. С. 77.

¹⁰ Белов М.И. Путь через Ледовитый океан. М.: Морской транспорт, 1963. 240 с.; Арикайнен А.И., Толстикова Е.И. Транспортная артерия Советской Арктики. М.: «Наука», 1984. 189 с.; Пасецкий В.М. Нильс Адольф Эрик Норденшельд. М.: «Наука», 1979. С. 107–141.

¹¹ Носова Е.А. Северный морской путь в планах сибирского купечества (вторая половина XIX в.) // Хозяйственное освоение Сибири: Вопросы истории XIX – первой трети XX вв. Томск, 1994. С. 61–70; Бердников Л.П. На государственной службе // Красноярская таможня: история, итоги, перспективы 1899–2000. Красноярск, 2000. С. 4–72; и др.

¹² Шиловский М.В. История введения порто-франко в устьях Оби и Енисея в последней четверти XIX - начале XX в. // Уральский исторический вестник: Ямальский выпуск. Екатеринбург: Академкнига, 2005. № 12. С. 74–80; Беляева Н.А. Порто-франко в устьях сибирских рек в конце XIX – начале XX столетия // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2012. № 1 (17). С. 5–9.

работе уделено особое внимание судоходству XVII – XVIII вв., а также XX в., однако достижения в области полярной навигации второй половины XIX в. сведены к вкладу экспедиций Норденшельда и Нансена¹³.

Зарубежная историография представлена как работами историко-географического характера, так и исследованиями по отдельным аспектам коммерческих плаваний. Так, в работах А. Кинлока и К. Оланьона содержатся материалы экономического характера, относящиеся к торговле по СМП с 1887 по 1899 гг.¹⁴

Особый научный интерес представляют материалы книги Г. Джонсона «Жизнь и путешествия Джозефа Виггинса – современного открывателя Карского морского пути в Сибирь»: многие последующие зарубежные исследования выполнены на её основе¹⁵.

В послевоенный период историей освоения СМП занимались К. Криптон Т. Армстронг, рассматривая как экономические, так и социально-политические аспекты. Сходным по типу является исследование У.Э. Батлер; в публикациях этого автора, в ущерб серьёзному анализу, преобладает фактология¹⁶.

Р. Дэйвенпорт-Хайнс изучает британские коммерческие экспедиции в контексте проникновения иностранного капитала в экономику Сибири¹⁷. Статьи И.Р. Стоуна в журналах «The Polar Record» и «Arctic» посвящены экспедициям Д. Виггинса, а также деятельности Р.Б. Мориера по учреждению порто-франко в Сибири. Деятельность британского посла в этом отношении была освещена и в монографии А. Рамм¹⁸.

¹³ История судоходства в Сибири, Арктике и на Дальнем Востоке. Ч. 3., кн. 1. История арктического судоходства / В.И. Сичкарев. Новосибирск: НГАВТ, 2006. 241 с.

¹⁴ Kinloch, A. History of the Kara Sea trade route to Siberia. London: Army and Navy Cooperative Society, 1898. 95 p.; Оланьон К. Сибирь и её экономическая будущность. СПб., 1905. 257 с.

¹⁵ Johnson, H. The life and voyages of Joseph Wiggins. London, John Murray, 1907. 396 p.

¹⁶ Armstrong, T. The Northern Sea Route: Soviet exploitation of the North East Passage. Cambridge University Press, 1952. 186 p.; Krypton, C. The Northern Sea Route: its place in Russian economic history before 1917. New York: Methuen, 1953. 194 p.; Butler, W.E. Northeast Arctic Passage. Alphen aan den Rijn: Sijthoff & Noordhoff International Publishers, 1978. Vol. 1. 199 P. 48–62.

¹⁷ Davenport-Hines, R.P.T. British business in Asia since 1860. Cambridge University Press, 1989. P. 76–77; 255–258.

¹⁸ Stone, I.R. Joseph Wiggins (1832 – 1905) // Arctic. 1994. Vol. 47, No 3. P. 405–410; Stone, I.R. Sir Robert Morier and the sea route to Siberia // Polar Record. 1995. No. 30. P. 343–346; Ramm, A. Sir Robert Morier. Oxford, 1973. P. 305–368.

Необходимо отметить энциклопедию «Индекс судов: арктические исследования и развитие с VI в. н.э. до 1915», где описано большинство полярных судов, входивших в состав экспедиций по СМП¹⁹.

Коммерческие экспедиции Э. Даллмана исследуются в работе П.М. Павлика. В труде известного немецкого сибириеведа Д. Дальмана «Перевозки по полярному маршруту» в журнале «Lomonossow» описана деятельность Л.Г. Кнопа по организации судоходства между Бременом и устьями сибирских рек²⁰.

Проведенный анализ научной литературы по теме диссертационного исследования позволяет сделать следующие выводы:

1. Количество и объём работ по истории освоения СМП пропорциональны степени общественного интереса к Северу в целом;

2. Опубликованные работы внесли значительный вклад в изучение истории освоения и развития СМП во второй половине XIX в.;

3. В настоящий момент в историографии отсутствует специальное исследование, включающее комплексный анализ истории коммерческих экспедиций 1870-х – 1890-х гг., и позволяющее, в частности, адекватно определить их роль в процессе освоения СМП;

4. В отечественной историографии иностранные публикации и прочие источники в процессе исследования освоения СМП используются лишь эпизодически и крайне недостаточно. Аналогичная картина наблюдается в зарубежной литературе: основным источником продолжает оставаться книга Г. Джонсона, что сводит процесс коммерческого освоения СМП к экспедициям капитана Виггинса.

Источниковая база. В исследовании использовались: архивные данные, опубликованные документальные материалы, работы и воспоминания

¹⁹ Holland, C. Ship index: Arctic exploration and development c. 500 B.C. to 1915. New York & London: «Garland Publishing», 1994. 704 p.

²⁰ Pawlik, P.M. Von Sibirien nach Neu Guinea. Bremen: Hauschild Verlag, 1996. 208 s.; Dalhmann, D. Handelsschiffahrt auf der Polarroute. URL: http://www.lomonossow.de/Eichler/2001_02/Dahlmann.html (дата обращения: 17.03.2013).

участников событий, материалы периодической печати, иллюстративные и картографические источники.

Первая группа источников представлена материалами фондов девяти российских и зарубежных архивохранилищ: Российского государственного архива древних актов (РГАДА), Архива Русского географического общества (АРГО), Государственного архива Красноярского края (ГАКК), Енисейского городского архива (ЕГА), Архива Красноярского краевого краеведческого музея (АКККМ). В научный оборот введено значительное количество неопубликованных источников из следующих архивов Великобритании: Архива Колледжа Баллиол Оксфордского университета (BCAM), Национального архива Великобритании (TNA), архива Института полярных исследований имени Р. Скотта (SPRI), архива библиотеки Даремского университета.

Вторая группа источников представлена многочисленными опубликованными материалами. В таких изданиях, как «Полное собрание законов Российской империи» (за 1873–1899 гг.), «Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству» за 1876–1900 гг., «Известия Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству» (1876 – 1882), «Памятные книжки Енисейской губернии» (1890–1899), сборник «The Industries of Russia»²¹ (Saint Petersburg, 1893) отображены коммерческие плавания к устью сибирских рек. В диссертационном исследовании нашли отражение британские статистические сборники, брошюры и дополнения: «The Board of Trade Journal» (1890 – 1906), «Consular Reports», «Journal of the Royal Statistical Society» (1874 – 1899); «Statistical Abstracts for the Principal and other Foreign Countries» (1881 – 1899), «Kelly's Customs and Tariffs of the World», «The Parliamentary Debates» (1893 – 1906), «Lloyd's register of British and foreign shipping» (1872–1899).

²¹ The Industries of Russia. Siberia and the Great Siberian Railway with a general map / Department of Trade and Manufactures Ministry of Finance for the World's Columbian Exposition at Chicago [ed. J. M. Crawford]. Saint Petersburg, 1893. Vol. 5.

Кроме того, в работе использовались различные иностранные постановления относительно практики судоходства, отчёты, переданные в британский парламент (так называемые «Синие книги»), отчёты и опубликованные материалы по экспедициям и деятельности коммерческих организаций. Были изучены материалы отечественной и зарубежной периодической печати, труды и личные воспоминания участников описываемых событий.

Визуальный и картографический материал был собран из разнообразных неопубликованных и опубликованных источников. Источником картографической информации послужили издания различных гидрографических экспедиций, которые сравнивались с современными топографическими картами. Макеты экспедиционных судов, в дальнейшем использовавшихся на Енисее, созданы работниками Енисейского речного пароходства и хранятся в музее предприятия.

Целью исследования является изучение вопросов организации, осуществления, технической оснащённости, итогов морских коммерческих экспедиций 1870-х – 1890-х гг., определение основных этапов развития коммерческого судоходства Северного морского пути в контексте политических, экономических и социальных процессов, имевших место в России и мире последней трети XIX в., а также в связи с наукой об Арктике и смежными дисциплинами.

В диссертации поставлены следующие исследовательские **задачи**:

- выявить и проанализировать основные этапы развития морского коммерческого судоходства по СМП;
- раскрыть особенности и характер организации и проведения отечественных и иностранных коммерческих экспедиций в Сибирь;
- определить степень значимости порто-франко для коммерческого судоходства;

- рассмотреть и проанализировать вопросы импорта и экспорта, спроса, прибыли задействованных в экспедициях компаний;
- охарактеризовать материально-техническую базу коммерческих экспедиций и выявить её роль в развитие арктической навигации.

Объектом исследования являются коммерческие экспедиции 70-х – 90-х гг., XIX в., сыгравшие решающую роль в освоении Северного морского пути.

Предмет исследования – совокупность экономических, технических, географических, международных и общественно-политических аспектов деятельности коммерческих экспедиций, положивших в 1870-х – 1890-х гг. начало регулярному судоходству по Северному морскому пути.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 1870-х по 1890-е г. Нижняя граница связана с первыми успешными морскими экспедициями в Сибирь, доказавшими возможность осуществления коммерческого судоходства в Карском море. Верхняя граница сообразована с началом активного государственного освоения Северного морского пути, что привело к прекращению частных коммерческих экспедиций и самостоятельному использованию Северного морского пути российским государством.

Территориальные рамки определены в соответствии с границами регионов, принимавших коммерческие экспедиции 1870-х – 1890-х гг. Они включают в себя сектор Северного морского пути от проливов Карские Ворота, Югорский Шар и Маточкин Шар до устья Лены.

Теоретические и методологические основы исследования. Базовой методологической основой исследования являются принципы историзма и объективности. Необходимость применения принципа историзма обусловлена задачами анализа процесса развития коммерческого судоходства, а также выявления его роли в освоении Северного морского пути, его значения как для полярного судоходства в целом, так и для развития севера Сибири в частности. Принцип объективности выражается в сбалансированном подходе к

продолжающейся до сих пор дискуссии о целесообразности привлечения иностранного капитала к участию в освоении российского Севера, тщательном и непредвзятом анализе позиций разных сторон.

Историко-материалистический подход, используемый в диссертационном исследовании, позволяет выявить ряд характерных черт экономической экспансии британского капитала в Сибирь в борьбе «за приобретение новых областей сбыта товаров», описанной В.И. Лениным в работе «Империализм как высшая стадия капитализма».

Основными аналитическими подходами в исследовании являются междисциплинарный и интегративный. В рамках этих подходов используются данные из области истории, географии, математики, лингвистики, экономики и логистики.

Использование проблемно-хронологического метода позволило выявить основные этапы становления и развития коммерческого судоходства Северного морского пути, а затем обозначить и исследовать эти проблемы в хронологическом порядке. Синхронный метод позволяет изучать вопрос с разных сторон, таких как проведение экспедиций, решение дипломатических и экономических вопросов, анализ статистических и технических данных. В итоге формируется целостная картина исследуемого процесса.

Логический метод реализован в процессе написания исследования – при работе с источниками и научной литературой, анализе содержания исторического процесса с его причинно-следственными связями, в критическом подходе к многочисленным историческим материалам. Метод позволил определить наиболее достоверные источники информации, восстановить картину происходящих событий при наличии противоречивых сведений.

Широкое применение в исследовании нашли методы смежных дисциплин – статистические, количественные (математические), экономические, лингвистические, географические, логистические.

Основные положения, выносимые на защиту

– В диссертационном исследовании выявлено, что коммерческие экспедиции 1870-х – 1890-х гг. стали первым примером практического судоходства по СМП после XVII в. Приобретенный опыт был использован при организации масштабных «Карских экспедиций», осуществляемых уже в советский период.

– Определено, что наиболее важные плавания осуществлялись иностранными подданными, главным образом – британцами, в то время как отечественная сторона ограничилась несколькими частными рейсами и одной государственной экспедицией. Господство британцев в Карском море заставило российское правительство предпринять меры по ограничению торговой деятельности иностранцев. Со временем был осуществлен ряд мероприятий по обустройству Северного морского пути.

– Осуществлённый в диссертационном исследовании анализ грузоперевозок по СМП позволил раскрыть адаптивную экономическую политику, проводимую осуществлявшими их компаниями – от вывоза сибирского сырья до импорта европейских товаров повседневного потребления и доставки тяжёлой техники и транспортных средств под заказ.

– В рамках исследования установлено, что коммерческие экспедиции оказали существенное влияние на развитие арктического судоходства и послужили систематизации навигационных материалов, касающихся Северного морского пути.

– Проведённые в ходе исследования изучение и анализ иностранных источников выявили не только их разнообразие и практически полное отсутствие в отечественном научном обороте, но и высокую степень заинтересованности Великобритании в экономической экспансии в Сибирь.

Научная новизна исследования. Диссертационное исследование представляет собой первую попытку комплексного анализа истории грузоперевозок по Северному морскому пути, организованных частными

лицами и компаниями в период 1870-х – 1890-х гг., – предшествующий эпохе активного участия государства в освоении Русской Арктики.

Используя широкий круг разнообразных опубликованных и неопубликованных источников, многие из которых впервые были введены в научный оборот,

- проанализирована история коммерческих экспедиций 1870-х – 1890-х гг., впервые выделенных в самостоятельный предмет исследования;

- выявлена практическая роль иностранных действующих лиц (англичан и немцев) в развитии коммерческого судоходства по СМП;

- проведён комплексный анализ данных по динамике импорта-экспорта, а также ассортименту ввозимых товаров и прибыльности эксплуатации СМП за весь исследуемый период;

- рассмотрен процесс формирования общественного мнения в его отношении к коммерческому судоходству как в России, так и в Великобритании;

- охарактеризована материально-техническая база коммерческих экспедиций, предопределившая основные направления развития полярного судоходства в последующий период;

- обобщён опыт полярного судоходства, приобретённый в ходе коммерческих плаваний к устьям рек Енисея, Оби, Лены и показана его роль в освоении Северного морского пути.

Теоретическая и практическая значимость исследования. Материалы диссертации могут быть использованы для написания работ по истории освоения Крайнего Севера, развития Северного морского пути и роли иностранного капитала в хозяйстве Сибири, справочных и энциклопедических изданий по истории Арктики, а также учебных пособий.

Апробация исследования. По теме диссертации сделаны доклады на 7 научно-практических конференциях регионального, всероссийского и международного уровня, проходивших в Минусинске (2007; 2009),

Красноярске (2008; 2008; 2010), Томске (2010) и в Санкт-Петербурге (2010). Основные положения исследования опубликованы в 12 статьях, в том числе в 3 журналах, которые входят в перечень рецензируемых журналов и изданий ВАК, а также одной монографии «Освоение Северного морского пути: конец XIX – начало XX в.» (Саарбрюккен, Германия, 2011).

СТРУКТУРА ДИССЕРТАЦИИ

Диссертация построена по тематическому принципу и состоит из введения, трёх глав, включающих шесть параграфов, заключения, списка источников и литературы (360 наименований), приложения, состоящего из девяти иллюстраций, четырёх карт, пяти таблиц и диаграмм, содержащие данные по объёму ввозимых товаров, их стоимости и прибыли компаний. Приведены сведения по основным судам, вводивших в состав коммерческих экспедиций 1870-х – 1890-х гг. Общий объём работы – 212 страниц текста.

Во Введении обоснована актуальность исследования, проанализирована степень изученности темы и её историография, охарактеризована источниковая база и методология исследования, сформулированы цель и задачи, определены предмет и объект, хронологические и территориальные рамки, методы исследования, показана практическая значимость и научная новизна работы.

Первая глава **«Возникновение и условия функционирования коммерческого судоходства по Северному морскому пути»** включает два параграфа. В первом параграфе **«Условия и предпосылки становления морского пути в Сибирь. Первые попытки коммерческих плаваний»** представлена история освоения Северного морского пути до 1870-х гг.

Постоянные попытки обустроить морской путь через Карское море в Сибирь предпринимались уже с XV в. как русскими, так и иностранцами. Известно, что к началу XVII в. поморы совершали регулярные торговые плавания в Сибирь через Карское море. К этому же времени относятся известные иностранные экспедиции, направленные на поиски Северо-

Восточного прохода (Х. Уиллоби, В. Баренца и др.). Закрытие Мангазейского морского хода в 1619 г. привело к упадку судоходства в регионе.

Начиная с XVIII в., в российской Арктике работал ряд экспедиций, нанесших на карту восточный сектор акватории Северного Ледовитого океана: тем не менее, наладить систематическое судоходство по Карскому морю не удавалось. Отсутствие судов, отвечающих условиям полярной навигации, не позволяло осуществлять плавания к устьям рек Оби и Енисея вплоть до второй половины XIX в. В частности, новоземельские экспедиции Ф.П. Литке и К.М. Бэра на сорок лет укрепили в научном сообществе мнение о Карском море как непроходимом «ледяном погребе».

В пореформенную эпоху ресурсы Сибири оказались востребованными, что обусловило поиск надежных путей сообщения: прогрессивные общественные деятели России вновь обратились к проблеме СМП. Наиболее ярко на этой стадии освоения СМП проявил себя золотопромышленник М.К. Сидоров, энергично способствовавший, начиная с 1860-х гг., развитию полярного судоходства в акваториях Баренцева и Карского морей. Его общественная деятельность, нацеленная на популяризацию идеи об освоении СМП, явилась, в свою очередь, одним из ключевых субъективных факторов, способствовавших организации регулярных коммерческих экспедиций.

В итоге, сравнительно высокая степень изученности акваторий Баренцева и Карского морей, наряду с более ранним опытом использования морского пути в Сибирь, вселили в апологетов коммерческого судоходства к устьям Оби и Енисея веру в успех предприятия.

Во втором параграфе **«Режим порто-франко в устьях Оби, Енисея и Лены»** исследована роль режима беспошлинной торговли в устьях сибирских рек в контексте мер государства по стимулированию судоходства по СМП. Возможность приобретения новых, не освоенных пока рынков привлекла внимание деловых кругов России и Европы к этому морскому пути.

Первым право на беспошлинную торговлю в устье сибирских рек получил М.К. Сидоров в 1869 г. Однако, он так и не смог организовать компанию, которая занималась бы грузоперевозками между Сибирью и Европой. В 1875 и 1876 гг. первые образцы иностранных товаров были доставлены в устье Енисея Д. Виггинсом и А.Э. Норденшельдом. Отсутствие официального разрешения на привоз импортных товаров привело к конфликту с местной администрацией, что, в свою очередь, заставило грузоперевозчиков заручиться соответствующей санкцией властей. Пытаясь стимулировать коммерческое судоходство в Северном Ледовитом океане, российское правительство удовлетворило ходатайства о праве на беспошлинную торговлю в устьях Оби и Енисея в 1877 – 1883 и 1885 гг. В связи с успешным достижением в 1878 г. судами А.Э. Норденшельда и А.М. Сибирякова устья Лены, в 1879 г. режим порто-франко был распространен и на этот регион.

К привозу не допускались лишь некоторые акцизные и прочие товары, а также печатная продукция. В то же время, сибирская буржуазия, опасавшаяся широкомасштабного проникновения иностранных торговцев в Сибирь, пыталась ограничить вывоз сибирских ресурсов: в этот период отечественные грузоперевозчики стремились использовать СМП для экспорта сибирского хлеба, леса, графита и т.п., а не для импорта иностранных товаров.

Несмотря на льготные условия торговли, неудачные условия полярной навигации 1879 – 1883 гг. привели к тому, что в 1885 – 1886 гг. экспедиции не проводились.

Тем не менее, существование «свободной экономической зоны» на Севере Сибири подтолкнуло грузоперевозчиков к возобновлению коммерческих плаваний по Карскому морю. Англичане, которые с 1887 по 1899 г. осуществляли все торговые экспедиции по СМП, были заинтересованы в перспективном и новом для них рынке сбыта. Они получили активную поддержку в этом со стороны британского посла в России Р.Б. Мориера.

В отечественной историографии степень участия иностранных политических кругов в процессе освоения СМП недооценивается: изучение материалов фонда Мориера в Колледже Баллиол, а также работа с британскими опубликованными источниками позволили обнаружить ряд важных документов, связанных с обретением англичанами права на беспошлинную торговлю в Сибири. Кроме дипломатических ведомств, организацией британских коммерческих плаваний интересовались британские Парламент и Совет торговли.

Таким образом, с 1887 по 1897 г. англичане регулярно получали разрешения на беспошлинный ввоз своих товаров в Сибирь, оставаясь единоличными грузоперевозчиками в Карском море. В 1898 г. на фоне ускорения промышленного развития России и роста протекционистских настроений в правительственных и экономических кругах, беспошлинная торговля на Севере была прекращена. Ключевую роль в принятии этого решения сыграл министр финансов С.Ю. Витте, поддержавший точку зрения С.О. Макарова о нецелесообразности дальнейшей пролонгации режима порто-франко и утвердивший новые условия торговли по СМП, ограничивающие объем и ассортимент ввозимых товаров.

Подобная политика правительства вызвала недовольство со стороны представителей сибирской буржуазии и интеллигенции. Наиболее непримиримую позицию занял С.В. Востротин – промышленник и общественно-политический деятель. В своих работах он подчёркивал «колониальное» отношение к Сибири со стороны центральных властей, стремящихся ограничить экономическую самостоятельность сибиряков. Дело в том, что Транссибирская железная дорога не могла обеспечить необходимый объем экспорта сельскохозяйственных продуктов из Сибири, нарушая при этом монополию ряда местных коммерсантов на торговлю промышленными товарами. Торговля с англичанами воспринималась в этой ситуации как

действенная альтернатива железной дороге, как торговый путь, связывающий напрямую такие города, как Енисейск и Лондон.

В итоге, режим порто-франко в 1905 г. был учрежден вновь (на один год), и вплоть до Первой мировой войны продолжалась борьба за его возобновление.

Вторая глава **«Этапы развития морских коммерческих экспедиций Северного морского пути: 1870-е – 1890-е гг.»** состоит из двух параграфов, построенных в соответствии с принятой периодизацией истории освоения СМП. Глава посвящена различным аспектам организации коммерческих экспедиций в устья сибирских рек. В ходе исследования выявляется круг заинтересованных в развитии судоходства по СМП частных лиц и торговых компаний, рассматривается соотношение между частной (отечественной и иностранной) и правительственной инициативами на разных этапах его становления.

В первом параграфе **«Отечественные и иностранные частнопредпринимательские коммерческие экспедиции 1870-х – первой половины 1880-х гг.»** рассмотрен первый этап торгового судоходства, характеризовавшийся активным участием в организации плаваний по СМП отечественных предпринимателей (М.К. Сидорова, А.М. Сибирякова, А.К. Трапезникова), а также ряда иностранных подданных, которые уже вели активную коммерческую деятельность в России (Л.Г. Кнопа, О.Дж. Кеттли, М.Е. Функ). Первым судном, достигшим Сибири (устья Оби) по морю с XVII в., стала паровая яхта «Diana» английского капитана торгового флота Д. Виггинса в 1874 г. Англичанин рассматривал свои первые экспедиции, как предприятие, необходимое для прокладки нового коммерческого маршрута. В 1875 и 1876 гг. шведский исследователь А.Э. Норденшельд также осуществил два плавания в устье Енисея, преследовавшие, в отличие от виггинсовских, преимущественно научные цели.

Наиболее активной фазой коммерческих плаваний можно считать 1876 – 1879 гг. Благоприятные в плане ледовой обстановки годы породили

уверенность в том, что навигация в Карском море не представляет особых трудностей, что, в свою очередь, инициировало существенный интерес к СМП в среде отечественных и зарубежных коммерсантов. Тем не менее, после провала организованных в 1879 г., наиболее многочисленных в этот период торговых экспедиций, большая часть иностранных предпринимателей отказалась от проведения дальнейших плаваний. Неблагоприятная ледовая обстановка последующих лет привела к выходу из предприятия последних его участников – Сибирякова и Кнопа.

На данном этапе отсутствовала чёткая стратегия развития морского пути. Очевидно, что и сами коммерсанты не представляли роли СМП в развитии отечественной – в том числе сибирской – экономики. Попытки наладить регулярное морское сообщение в устье Лены, равно как и транзитные грузоперевозки по СМП из Европы в Азию, оказались несостоятельными. Изначально призвав иностранцев для «открытия» морского пути, отечественные протекционисты стали серьёзно опасаться утраты контроля над этим маршрутом. Правительство в этот период не проявляло существенного интереса к освоению морского пути в Сибирь, а отечественные предприниматели были не в состоянии конкурировать с иностранными грузоперевозчиками, обладавшими большим количеством современных судов, а также опытными морскими кадрами. Поэтому в «Императорском обществе для содействия русскому торговому мореходству» формируется выраженная оппозиция развитию СМП силами иностранцев.

Во втором параграфе **«Северный морской путь в условиях господства иностранных морских торговых компаний: вторая половина 1880-х – 1890-е гг.»** исследуется следующий этап коммерческих экспедиций, в ходе которого все торговые грузоперевозки осуществлялись британскими компаниями. Использование разнообразных источников, в первую очередь, иностранного происхождения, позволило более объективно оценить роль иностранных грузоперевозчиков в развитии коммерческого судоходства по СМП. В

диссертационном исследовании были изучены иностранные фирмы-грузоперевозчики, выявлены главные действующие лица и акционеры этих предприятий, охарактеризована коммерческая стратегия иностранцев на различных этапах освоения СМП.

Перспектива территориального расширения сферы коммерческой деятельности по завершению кризиса грузоперевозок 1870-х гг., а также поддержка коммерсантов со стороны британского правительства побудили группу торговцев из Ньюкасла вновь обратиться к организации регулярных коммерческих рейсов в Сибирь. Активная роль англичан в коммерческих плаваниях предшествующего периода укрепляла уверенность организаторов в успехе своего предприятия.

Необходимо отметить, что английские экспедиции оказались наиболее успешными из всех плаваний XIX в.: они осуществлялись практически без перерывов. В период 1887 – 1899 гг. всего одно судно было потеряно, и лишь однажды суда не смогли проникнуть в Карское море из-за сложной ледовой обстановки. Всего состоялось одиннадцать экспедиций (в 1887 – 1890 гг. и 1893 – 1899 гг.).

Плаванья 1887 – 1890 гг. осуществлялись двумя английскими компаниями – «Phoenix Merchant Adventurers Ltd» и «Anglo-Siberian Trading Syndicate Ltd» («Wiggins' Kara Sea and Anglo-Siberian Company Ltd»). Постоянные перемены в руководстве компаний не позволили выработать чёткой стратегии организации экспедиций и ведения торговли в Сибири. Кроме того, необходимо указать на отсутствие транспортной логистики у компаний-грузоперевозчиков. Доставка товаров в Сибирь осуществлялась на зафрахтованных английских и норвежских судах: выгрузка производилась у селения Гольчиха в устье Енисея. Первоначально планировалось доставлять грузы в Енисейск на английском судне, затем было решено воспользоваться услугами местных пароходоладельцев. Из-за несогласованности действий речной и морской партий, задачи экспедиций 1888 и 1889 гг. полностью реализовать не удалось,

что привело к разорению компании и ухода из предприятия Д. Виггинса. В 1890 г., тем не менее, плавание компании «Англо-сибирского торгового синдиката» оказалось успешным. Однако торговые агенты предприятия в Сибири допустили ряд экономических просчётов при оценке местного рынка, что не позволило коммерсантам извлечь необходимую для организации последующих экспедиций прибыль.

После двухлетнего перерыва коммерческие плавания возобновились. С 1893 по 1899 г. грузоперевозки по Карскому морю осуществлялись компанией «Francis William Leybourne-Popham and Joseph Wiggins Maritime Trading Expedition Ltd». Экспедиция Ф. Нансена и строительство Транссибирской железной дороги в очередной раз привлекли внимание мировой научной и экономической общественности к Сибири. Состоятельный британский предприниматель Ф.У. Лейборн-Попхэм, совместно с Д. Виггинсом, решил осуществить экспедицию в Карское море с целью поддержки норвежской экспедиции, а также торговли в устье Енисея. При известии об английской экспедиции Комитет сибирской железной дороги, испытывавший нехватку строительных материалов и речных судов, обратился к её инициаторам с предложением о доставке на Енисей железнодорожных грузов. Кроме того, одновременно была снаряжена отечественная экспедиция под руководством Л.Ф. Добротворского с целью проведения на Енисей нескольких речных судов. В ходе экспедиции, в целом довольно успешной, выявились противоречия между британцами, не желавшими конкуренции на уже освоенном маршруте, и отечественными грузоперевозчиками.

До 1899 г. коммерческие плавания в устья Енисея и Оби осуществлялись ежегодно: в 1897 г. имела место крупнейшая экспедиция в составе 11 судов. В этой экспедиции, по поручению министра финансов России, принял участие С.О. Макаров, с опаской отнесшийся к перспективам британской торговой экспансии в Карском море. С его точки зрения, эти экспедиции не только не способствовали развитию отечественного судоходства в Северном Ледовитом

океане, но и представляли реальную угрозу стратегическим и экономическим интересам России в данном регионе. Кроме того, викторианцы рассматривали свою деятельность как «цивилизаторскую», что вызывало естественное недовольство русских. Руководствуясь мнением С.О. Макарова, а также пожеланиями ряда промышленников из Европейской России, министр финансов ограничил условия беспошлинного импорта иностранных товаров в Сибирь, начиная с навигации 1898 г. Лишившись возможности получать сверхприбыль от грузоперевозок, англичане прекратили коммерческую деятельность на севере Сибири после первой же неудачной экспедиции (1899 г.).

Третья глава – **«Анализ грузоперевозок и транспортной оснащённости Северного морского пути: значение коммерческих экспедиций»** состоит из двух параграфов, в которых раскрываются экономические и материально-технические аспекты организации грузоперевозок по Северному морскому пути в 1870-е – 1890-е гг.

Первый параграф **«Экономические вопросы грузоперевозок по Северному морскому пути: динамика импорта и экспорта, характеристика груза, стоимость перевозок»** посвящён следующим вопросам экономического характера: объёмам импорта и экспорта, ассортименту привозимых товаров, прибыли грузоперевозчиков, условиям фрахтования и страхования судов и грузов.

В ходе плаваний 1870-х – начала 1880-х гг. стало очевидным, что экспорт грузов из Сибири усложняется ввиду отсутствия эффективного местного наземного и речного транспорта, портовой инфраструктуры, а также малых объёмов добычи таких ценных товаров, как графит. В итоге грузоперевозчикам приходилось наполнять трюмы дешевым сибирским зерном, продажа которого не приносила достаточной для продолжения экспедиций прибыли. Режим беспошлинного ввоза иностранных товаров позволил коммерсантам сосредоточиться исключительно на импорте.

Реальные объёмы грузоперевозок в устье Енисея были подсчитаны на основе материалов фонда (ф. 31) «Енисейского статистического комитета» Государственного архива Красноярского края, впервые введенных в научный оборот. По перевозкам в устье Оби официальных данных нет, т.к. в отсутствие таможни учет грузов здесь не производился. Определение объема и ассортимента ввезённых товаров осуществлялось на основе отчётов различных экспедиций. Подсчитано, что, по итогам первого этапа морских коммерческих экспедиций, в Сибирь было доставлено около 1317 тонн различных товаров, общая стоимость которых составила около 189995,83 фунтов стерлингов. Вывезено 1960,27 тонн сибирских товаров общей стоимостью 56025,33 фунтов стерлингов.

На втором этапе экспорт сибирских товаров осуществлялся лишь в 1890, 1897 и 1898 гг. Англичане ввозили свою продукцию в Сибирь, стремясь извлечь наибольшую в краткий сезон навигации прибыль. За четыре года «Phoenix Company Ltd» и «Anglo-Siberian Trading Syndicate Ltd» ввезли приблизительно 778,6 тонн грузов, с которых уплачено 65,6 тыс. руб. пошлины. Совокупная стоимость товаров составила приблизительно 936 368 руб. (241 894 фунтов стерлингов). Прибыль от перевозок за 1887 – 1890 гг. составила около 540 150 руб. (139 540 фунтов стерлингов). Однако объёмы грузоперевозок по СМП всё ещё продолжали оставаться незначительными. Так, за три года ввезённые английские товары составили 1,1 – 1,8 % от общего их количества, ввезенного англичанами в Азиатскую Россию.

В 1893 и 1894 г. англичане занимались, преимущественно, доставкой грузов по заказу Комитета сибирской железной дороги, а с 1895 г. было решено привозить товары по заказу сибирских промышленников (оборудование для золотых приисков, инструменты, металлические изделия, стройматериалы и химическую продукцию). Хотя товаров повседневного спроса после коммерческого провала экспедиции 1890 г. ввозилось меньше, с 1896 г., в связи с введенными льготами, англичане организовали доставку в Сибирь крупных

партий плиточного чая по заказу российских фирм. В 1897 г. доставлено 4640 тонн грузов, среди которых больше половины составлял чай; вывезено 2720 тонн сибирского овса и пшеницы. Прибыль компании в этом году составила примерно 478 820 фунтов стерлингов. В 1898 г. объём грузоперевозок сократился и составил по импорту 2811 тонн. Было вывезено 3648 тонн сибирских товаров, в основном зерна; введение общеевропейского тарифа сократило прибыль грузоперевозчиков до 86 800 фунтов стерлингов.

Подсчёт прибыли осуществлялся на основе иностранных экономических и статистических сборников с применением разработанной автором специальной методики. В схеме расчёта прибыли от транспортных операций были использованы переменные, определяющие размеры фрахта за судно и груз, а также страховые премии. В итоге было установлено, что регулярные плавания 1893–1898 гг. сблизили стоимость грузоперевозок по Карскому морю с другими морскими маршрутами. По объёмам перевозимых грузов СМП не мог сравниться с Транссибирской железной дорогой из-за короткого периода навигации, отсутствия необходимой инфраструктуры и т.п. Однако именно в этот период определилась специфика ассортимента товаров, характерного для последующих перевозок по СМП.

Во втором параграфе **«Опыт коммерческих экспедиций в развитии судоходства по Северному морскому пути»** проанализирована материально-техническая база изучаемых экспедиций: характеристики транспортных судов, степень обустроенности маршрута плавания. В ходе работы над диссертацией исследованы материалы, содержащие технические сведения по отдельным судам, входившим в состав коммерческих экспедиций.

Среди объективных причин успешного развития полярного судоходства по СМП во второй половине XIX в. можно выделить развитие в этот период парового судостроения: до использования пароходов плавание в арктических морях было не только крайне затруднительным, но и опасным. В экспедициях использовались самые разнообразные суда – от деревянных парусных барж и

речных пароходов до крупнотоннажных морских судов. Обладая самым развитым торговым флотом, англичане выявили оптимальный тип судов из существовавших в то время – дандинский китобой (наилучший тип полярного судна вплоть до появления ледоколов). Судно было специально усовершенствовано для плавания во льдах. Кроме того, англичанами был внедрён метод конвоирования караванов судами ледового класса, который лёг в основу современных полярных грузоперевозок.

В ходе коммерческих плаваний были накоплены необходимые метеорологические, астрономические, гидрографические и географические данные о Северном Ледовитом океане. Эти материалы стали основой для формирования научной базы арктического судоходства и дальнейшего вывода его на более сложный технологический уровень. Хотя основная масса подобных материалов принадлежит отечественным, а также зарубежным научным экспедициям, установлено, что английские коммерческие плавания также внесли весомый вклад в формирование документографической базы полярного судоходства, в частности – в создание карт и лоций Енисейского залива и побережья Ямала. Отсутствие стабильности в деятельности английских торговых компаний не позволило сформировать единой картографической базы. Кроме того, иностранцы отказывались предавать гласности материалы экспедиций, – очевидно, опасаясь конкуренции. Такого рода поведение стало причиной распространившегося взгляда на британские экспедиции как на «временную авантюру», – что не соответствует действительности.

Основная масса коммерческих экспедиций направлялась на Енисей. Если не считать экспедицию Виггинса 1874 г., на Обь плавания совершались только в 1877, 1878, 1880, 1897 и 1898 гг. На Лену была организована всего одна экспедиция – в 1878 г. Предпочтение Енисея Оби обусловлено большей его глубиной, позволяющей морским судам достигать Енисейска.

В Заключении представлены основные результаты диссертационного исследования:

– К 1870-м гг., в связи с социально-экономическими переменами в России, ускоренным промышленным развитием ряда европейских стран, а также поисками новых морских торговых путей, возникла острая необходимость в организации регулярного коммерческого судоходства по Северному морскому пути к устьям сибирских рек. Активная деятельность таких поборников развития морского пути в Сибирь, как М.К. Сидоров, вызвала интерес к проблеме не только в России, но и за рубежом, где научный интерес к Арктике стимулировал и коммерческую инициативу.

– Начиная с 1874 г., плавания в Сибирь осуществлялись с переменным успехом. Изучаемый период включает два этапа становления коммерческого судоходства: первый – 1874–1886 гг. (отечественные частнопредпринимательские коммерческие экспедиции) и второй – 1887–1899 гг. (коммерческие экспедиции, организованные иностранными торговыми компаниями).

– В 1874–1875 гг. плавания осуществлялись англичанами и шведами. Первые экспедиции не ставили перед собой определенных коммерческих целей, имея скорее разведывательный характер (что особенно характерно для экспедиций Д. Виггинса).

– С 1876 по 1884 г. коммерческие плавания осуществлялись преимущественно представителями отечественной буржуазии, а также фирмами со смешанным российским капиталом и иностранными предпринимателями, ведущими свои дела в России. Экспедиции, организованные в этот период, на этапе пробного судоходства по СМП, оказались плохо подготовлены к условиям плавания: была недостаточно изучена гидрография Карского моря, равно как устьев Оби и Енисея, материально-техническая база судоходства оказалась неадекватна его задачам.

– В течение 1887–1899 гг. коммерческие экспедиции по Карскому морю осуществляли исключительно британские грузоперевозчики, пользовавшиеся активной поддержкой своего правительства; недовольство со стороны англичан в этот период вызывают попытки России закрепить свои права на Северный морской путь. Начиная с 1893 г., плавания проводились ежегодно: при этом наблюдается динамичное увеличение размеров караванов.

– Иностранный интерес к организации коммерческих рейсов в Сибирь и угроза экономической экспансии британского капитала вызвали противодействие отечественных предпринимателей и сторонников протекционистской экономической политики в российском обществе и правительственных кругах. В качестве объективных причин оживления государственной инициативы в процессе освоения СМП можно отметить строительство Транссибирской железнодорожной магистрали и промышленное развитие России в целом, а в качестве субъективного фактора, активизировавшего этот процесс – иностранные коммерческие экспедиции.

– Коммерческие экспедиции последней четверти XIX в. не могли быть предприняты без установления режима беспошлинного ввоза товаров в устья сибирских рек. Порто-франко на Севере должен был стимулировать развитие отечественного полярного судоходства, а также вывоз сибирских товаров. Неспособность государства установить надлежащий контроль в области грузоперевозок на Севере придавала этому режиму некое подобие легитимности. Тем не менее, пролонгация режима порто-франко на неопределённый период в условиях господства иностранных компаний не соответствовала стратегическим интересам России.

– Первоначально коммерческое судоходство по СМП планировалось с целью вывоза сибирских товаров: графита, леса, сельскохозяйственной продукции; однако в ходе первых экспедиций выяснилось, что ввоз промышленных товаров в Сибирь существенно прибыльнее. Кроме того, так и не была налажена транспортная логистика для экспорта сибирских грузов.

– Основными статьями грузоперевозок стали европейские товары, ввозимые беспошлинно по СМП. Тем не менее, по объёму грузоперевозок Северный морской путь не мог сравниться с Транссибирской железной дорогой. Стало очевидно, что по морю в Сибирь целесообразно доставлять лишь габаритные грузы, а также осуществлять перегонку речных судов. Утрата возможности извлечения разовой сверхприбыли от импорта привела к сокращению последнего, что, в свою очередь, дало импульс развитию местной обрабатывающей промышленности и, соответственно, росту цен на сибирские товары, вывозимые морским путем.

– В ходе коммерческих экспедиций 1874 – 1899 гг. были разработаны базовые стратегические и логистические схемы регулярного арктического судоходства, предполагающие, в частности, ледовую проводку транспортных караванов специализированным судном, а также предприняты первые шаги в деле локализации портовой инфраструктуры северных морей. Были определены наиболее приспособленные для этой цели типы существующих судов. Экспедиции приумножили знания о навигационных условиях Карского моря, устьев Оби и Енисея, в меньшей степени – восточной части Северного морского пути.

– Практика освоения Северного морского пути и организации грузоперевозок по Карскому морю в изучаемый период продемонстрировала существенное отставание России в области судостроения от таких стран, как Великобритания и Германия. Отсутствие эффективной государственной поддержки, в частности, недостаточное развитие казённого пароходства в акватории Северного Ледовитого океана, не позволяло российским торгово-промышленным кругам адекватно конкурировать в регионе с английскими коммерсантами, что вынудило правительство прибегнуть к такой форме защиты национальных интересов, как отмена режима порто-франко.

Таким образом, коммерческие экспедиции 1870-х – 1890-х гг. оказали существенное воздействие на процесс освоения Северного морского пути – это

был единственный период его истории, характеризовавшийся преобладающей ролью в этом процессе частного, прежде всего иностранного, капитала. В XX в., несмотря на усилия ряда иностранных компаний, инициатива в освоении и обустройстве морского торгового пути в Сибирь – да и всего Русского Севера – окончательно перешла в руки государства.

Итоги существования режима порто-франко в устьях сибирских рек неоднозначны: частично удовлетворяя местный спрос на промышленные товары, торговля колониального типа отнюдь не способствовала промышленному развитию Сибири. Как показывает последующий опыт, такого рода «свободные экономические зоны» не приносят существенных благ России в целом, но служат исключительно интересам зарубежных монополистических группировок, а также их коммерческой агентуры (компрадоров) внутри страны.

ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Основные положения диссертационного исследования изложены в 13 научных публикациях: отдельных и коллективных общим объемом 11,68 п. л. (в том числе автора – 11,68 п. л.).

Публикации в периодических изданиях из Перечня ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени доктора и кандидата наук

1. Гончаров, А. Е. Методика подсчёта прибыли от англо-сибирской торговли по Северному морскому пути в 1886 – 1899 гг. [Текст] / А. Е. Гончаров // Вестник Сибирского государственного аэрокосмического университета им. академика М. Ф. Решетнёва. – 2011. – Вып. 3 (36). – С. 191 – 195. – 0,5 п.л. (лично автором – 0,5 п.л.).

2. Гончаров, А. Е. К вопросу о начале англо-сибирской торговли по Северному морскому пути [Текст] / А. Е. Гончаров // Вестник Красноярского

государственного педагогического университета им. В. П. Астафьева. – 2012. – № 2 (20). – С. 344 – 350. – 0,8 п.л. (лично автором – 0,8 п.л.).

3. Goncharov, A. E. The Trans-Siberian Railway and the Northern Sea Route [Текст] / А. Е. Goncharov // Журнал Сибирского федерального университета. Серия: «Гуманитарные науки». – 2013. – Т. 6. – № 1. – С. 31 – 42. – 1 п.л. (лично автором – 1 п.л.).

Монография

4. Гончаров, А. Е. Освоение Северного морского пути: конец XIX – начало XX в. [Текст] / А. Е. Гончаров. – Саарбрюккен: Lambert Academic Publishing, 2011. – 87 с. – 5,2 п.л. (лично автором – 5,2 п.л.).

Статьи и тезисы в сборниках научных трудов, материалах научных конференций

5. Гончаров, А. Е. Роль М.К. Сидорова в освоение Северного морского пути [Текст] / А. Е. Гончаров // Культурно-историческая среда и предпринимательство Сибири. Материалы III межрегиональной научно-практической конференции, посвящённой Международному дню памятников и исторических мест. – Красноярск, 2008. – С. 172 – 179. – 0,3 п.л. (лично автором – 0,3 п.л.).

6. Гончаров, А. Е. Северный морской путь и его роль в освоение Енисейской губернии в конце XIX – начале XX вв. [Текст] / А. Е. Гончаров // Мартьяновские краеведческие чтения. Вып. V: 300 лет в составе России: сб. материалов международной научно-практической конференции, посвящённой 300-летию вхождения территории юга Сибири в состав России. – Красноярск, 2008. – С. 202 – 207. – 0,4 п.л. (лично автором – 0,4 п.л.).

7. Гончаров, А. Е. Северный морской путь и сибирское порто-франко [Текст] / А. Е. Гончаров // География и геоэкология Сибири: Материалы региональной научной конференции, посвященной Дню Земли и 100-летию Тунгусского феномена. – Красноярск, 2008. – С. 230 – 233. – 0,25 п.л. (лично автором – 0,25 п.л.).

8. Гончаров, А. Е. Экспедиции 1905 г. Министерства путей сообщения к устью р. Енисей [Текст] / А. Е. Гончаров // Мартьяновские краеведческие чтения. – Вып. 6. – Красноярск, 2010. – С. 129 – 132. – 0,5 п.л. (лично автором – 0,5 п.л.).

9. Гончаров, А. Е. Государственная политика в отношении Северного морского пути в 1896 – 1905 гг. [Текст] / А. Е. Гончаров // Витязь. – 2010. – № 2. – С. 19 – 26. – 0,3 п.л. (лично автором – 0,3 п.л.).

10. Гончаров, А. Е. Сибирские предприниматели и Северный морской путь [Текст] / А. Е. Гончаров // Сибирский субэтнос: культура, традиции, ментальность: Материалы VI Всероссийской научно-практической интернет конференции / отв. ред. Н. И. Дроздов. – Красноярск, 2010. – С. 42 – 50. – 0,43 п.л. (лично автором – 0,43 п.л.).

10. Гончаров, А. Е. Ценность источников из местных архивов для изучения истории освоения Северного морского пути в XIX – начале XX вв. (На примере архивов Красноярского края) [Текст] / А. Е. Гончаров // Проблемы изучения и сохранения морского наследия России: тезисы докладов Первой международной научно-практической конференции. – Калининград: «Терра Балтика», 2010. – С. 23 – 24. – 0,1 п.л. (лично автором – 0,1 п.л.).

11. Гончаров, А. Е. Тема Северного морского пути в сибирской периодической печати (на примере «Сибирских вопросов») [Текст] / А. Е. Гончаров // Актуальные проблемы журналистики: сб. трудов молодых учёных. – Вып. V / отв. ред. П. П. Каминский. – Томск, 2010. – С. 22 – 24. – 0,1 п.л. (лично автором – 0,1 п.л.).

12. Гончаров, А. Е. Михаил Константинович Сидоров и неразрешённая проблема Севера [Текст] / А. Е. Гончаров // Енисейский Север: сб. научных статей / редкол.: Е. В. Артемьев [и др.]. – Вып. 1. Красноярск, 2011. – С. 73 – 82. – 0,8 п.л. (лично автором – 0,8 п.л.).

13. Гончаров, А.Е. Деятельность «Английской морской торговой компании Френсис Лейборн-Попхэм» в Сибири: 1893 – 1899 гг. [Текст] / А. Е. Гончаров //

Сибирский субэтнос: культура, традиции, ментальность: Материалы VII Всероссийской научно-практической интернет конференции / отв. ред. Н. И. Дроздов. – Красноярск, 2012.– С. 21 – 37. – 1 п.л. (лично автором – 1 п.л.).