

Conflict of Imperial and Regional Interests on the Introduction of Duty-free Trade Regime in the Mouths of Siberian Rivers during the First World War

Olesya M. Dolidovich ^a, Vera I. Fedorova ^b, Anna S. Zhulaeva ^a

^a Siberian Federal University, Russian Federation

^b Krasnoyarsk State Pedagogical University named after V.P.Astafeva

Abstract

The article deals with the conflict of imperial and regional interests on the issue of the introduction of a duty-free trade regime in the mouths of Siberian rivers. The study is based on archival and published documents, materials of the Siberian pre-revolutionary periodicals. The authors claim that imperial power was based on the tasks of integrating the Siberian region into the all-Russian economic space. The proof of which is the construction of the Trans-Siberian Railway, projects for the development of the transport network, which united Siberian rivers. However, the implementation of such projects often did not take into account the interests of the local bourgeoisie, which sought to act as an independent player on the Siberian market. The establishment of a duty-free trade regime in the mouths of Siberian rivers promoted the growth of its competitiveness and would allow it to enter world markets, bypassing its intermediaries from central Russia. But the government for a long time in this matter took the side of large financial and industrial circles in the central part of the country. And only under the influence of the events of the First World War, part of the royal bureaucracy came to understand the development of navigation along the Northern Sea Route as one of the necessary conditions for national security. However, the initiative in this matter has already been seized by foreigners in the person of J. Lida, behind whom stood Norwegian, English and

American capital, who viewed Siberia as a platform for strengthening in Central and East Asia.

Keywords: Imperial interests, regional interests of Siberian entrepreneurs, duty-free trade regime, protectionism, Northern sea route, economic policy of the Imperial power in Siberia.

1. Введение

Начало Первой мировой войны внесло серьезные коррективы в российскую экономическую политику и внешнеторговые отношения. Ввоз и вывоз через западную и южную границы европейской части страны стал невозможен, сообщение с Англией и Францией могло осуществляться только через Архангельск и Владивосток. Однако Архангельск был перегружен товарами, предназначенными для военного ведомства, путь через Владивосток – слишком далеким. Эта ситуация значительно актуализировала поиск альтернативной логистики, одним из вариантов которой был Северный морской путь.

Его использование упиралось в вопрос о ведении режима беспошлинной торговли (порто-франко), который вызывал неоднозначную реакцию, как среди министерской бюрократии, так и деловых кругов. Министерство финансов, Министерство промышленности и торговли выступали против, а Военное министерство, Главное управление землеустройства и земледелия – за. В первых двух ведомствах было очень сильно влияние столичной торгово-промышленной и финансовой верхушки, опасавшейся утратить свое влияние в Сибири из-за того, что местная буржуазия могла получить прямой выход на иностранные рынки. Единства по этому вопросу не было и среди сибирских предпринимателей. Та их часть, которая была связана с освоением и переработкой местных ресурсов, активно лоббировала идею порто-франко, дававшую ей возможность использования иностранного капитала без всяких посредников и соответственно укрепления своих позиций на региональном рынке. Торговые и финансовые круги, испытывавшие более сильную

зависимость от столичных партнеров и кредиторов, не поддерживали эти проекты, обвиняя своих оппонентов в сепаратизме.

В годы Первой мировой войны в борьбу по вопросу о порто-франко активно включились и представители иностранного капитала, которых привлекали не только перспективы освоения ресурсов. Установление контроля над судоходством по сибирским рекам давало возможности проникновения во внутренние территории Центральной и Восточной Азии. Это придавало ситуации особую политическую злободневность и являлось отражением нараставшего конфликта имперских и региональных интересов, предшествовавшего краху Российской империи.

В настоящей работе предлагаем проанализировать борьбу среди различных политических и финансово-промышленных группировок по вопросу о введении режима беспошлинной торговли в устьях сибирских рек в годы войны. Рассматриваемая проблема отражает особенности отношений центра и периферии, приоритеты экономической политики имперской власти в этом отдаленном регионе.

2. Материалы и методы

Источниковую базу исследования составляют делопроизводственные материалы, источники личного происхождения и периодическая печать. Первые включают документы канцелярии иркутского генерал-губернатора: переписку с главами восточносибирских городов, иркутским и енисейским губернаторами, журналы совещаний иркутского Биржевого комитета (Государственный архив Иркутской области). Кроме того, использованы документы Красноярской городской управы: протоколы журналов заседаний, приговоры купеческого общества (Государственный архив Красноярского края). Их анализ позволяет определить причины противоречий в торгово-промышленных кругах по вопросу о введении порто-франко, проследить эволюцию взглядов купечества под влиянием политики центральных и местных властей в довоенный и военный период.

Привлечены опубликованные документы – материалы сборника «Старая» Россия и «новая» Норвегия. Российско-норвежские отношения (1905–1917)», которые проливают свет на характер дипломатического, военно-стратегического, торгово-экономического сотрудничества двух стран в начале XX в., и в том числе попытки иностранных предпринимателей организовать пароходное сообщение между Сибирью и Норвегией через Карское море в военный период («Старая» Россия..., 2014).

К источникам личного происхождения относится автобиография Й. Лида – норвежского коммерсанта, дипломата, основателя «Сибирской компании пароходства, торговли и промышленности» (Лид, 2009). Автобиографическое свидетельство отражает характер личных и деловых связей Й. Лида с сибирскими купцами, российскими политическими деятелями, участниками северных экспедиций, причастными к проекту установления торгового сообщения с Сибирью, его деятельность по организации торговых экспедиций к Енисею.

Материалы сибирской периодической печати («Иркутская жизнь», «Сибирская жизнь», «Сибирские вопросы») отражают дискуссию о введении порто-франко среди деловых кругов и общественности. Прежде всего, это публикации енисейской предпринимателя, общественного деятеля, депутата III и IV Государственной думы С.В. Востротина, последовательно отстаивавшего идею эксплуатации Северного морского пути (Востротин, 1905, 1906, 1911).

В процессе работы применялись методы: нарративный, историко-генетический и историко-системный. Нарративный метод позволил осуществить процедуру выявления, отбора и анализа исторических фактов по теме исследования, изложить их в контексте социально-экономического развития страны и региона, а также внешнеполитического курса. Историко-генетический метод применен для выявления факторов, повлиявших на эволюцию позиции центральной власти в отношении режима порто-франко в устьях сибирских рек. На основе историко-системного метода показаны единство и отличия подходов различных групп предпринимателей

относительно перспектив торговли с европейскими странами, определены обстоятельства, оказавшие влияние на размежевание их интересов.

3. Обсуждение

Дореволюционный период отечественной историографии отмечен большим интересом к вопросам освоения Северного морского пути. На рубеже XIX–XX вв. исследователи концентрировались на исторических и экономических аспектах его эксплуатации (Студитский, 1883; Турбин, 1891 и др.). Вышло немало трудов участников экспедиций с описанием особенностей судоходства в восточной части Баренцева и Карского морей (Селецкий, 1910; Вилькицкий, 1912 и др.). Их авторы рассматривали вопрос об установлении порто-франко в устьях сибирских рек как необходимое условие развития торгового сообщения с европейскими государствами.

В советский период проблема Северного морского пути не потеряла своей актуальности. Однако в публикациях советских ученых главное внимание было сконцентрировано на историко-географических аспектах: истории сибирского речного судоходства, планах и проектах оборудования трассы, деятельности отдельных предпринимателей и ученых по изучению и освоению Севера и т.д. (Рыбин, 1924; Визе, 1935, Белов, 1957; Пинхенсон, 1962, и др.).

Первым, кто непосредственно коснулся проблемы торгового транзита через устье сибирских рек, стал патриарх советского сибирского источниковедения А.А. Преображенский. В фондах Красноярского архива он обнаружил документы, раскрывающие полемику купечества по вопросу об использовании Северного морского пути. Во вводной статье к публикации источников А.А. Преображенский, следуя характерной для советской историографии концепции Сибири как экономической колонии, подчеркивал, что правительство в вопросе о порто-франко исходило из интересов буржуазии европейской части страны в ущерб сибирякам (Преображенский, 1962).

Интерес к проблеме заметно активизировался в постсоветский период, обогатившись такими новыми аспектами, как значение Северного морского пути в системе международных транспортных коридоров. В работах Е.А.

Носовой, Н.А. Беляевой, А.Е. Гончарова показаны масштабы торговых операций, соотношение экономической эффективности и рисков судоходства (Носова, 1994; Беляева, 2012; Гончаров и др., 2018). Н.А. Беляева привела данные, что на маршруте Европа–Сибирь с 1874 по 1904 гг. из 87 плаваний только 60 (69 %) были благополучными. По ее мнению, именно по причине высоких рисков и низкой экономической эффективности попытки воплотить в жизнь принципы беспошлинной торговли в Сибири на протяжении второй половины XIX в. так и не сложились в систему (Беляева, 2012: 9).

В противовес Н.А. Беляевой А.В. Игнатчик полагает, что главной причиной провала установления порто-франко по Северному морскому пути стали не высокие риски судоходства, а политика царского правительства: «Отвергая даже частичное порто-франко, правящая элита «консервировала» Сибирь и ее богатства до того времени, когда буржуазия европейской России будет готова к их освоению» (Игнатчик, 2005: 33).

Историк М.В. Шиловский, в целом соглашается с тем, что проект порто-франко не сулил больших перспектив для экономического развития северных территорий. Однако его активно поддерживала сибирская буржуазия, видевшая в нем необходимое условие для укрепления своей конкурентоспособности в борьбе с финансово-промышленными кругами европейской части страны за господство на региональном рынке (Шиловский, 2005). Идеологической платформой порто-франко М.В. Шиловский считает областническую концепцию, сторонники которой выступали за широкое развитие в Сибири собственной промышленности, как основу экономической независимости региона от центра

В статье М.Г. Агапова проблема порто-франко в устьях сибирских рек рассматривается через призму «стратегий ментального присвоения» сибирской территории (Агапов, 2018). Выделяются и анализируются три аспекта восприятия сибирского пространства со стороны российских общественно-политических и деловых кругов: имперский, областнический и транснациональный. К первому он относит представление о Сибири как

геополитическом мосте, соединяющем центр с окраинами (Сибирь, Дальний Восток) и сферами влияния (Маньчжурия и Северный Китай). Эта задача была решена строительством Транссибирской магистрали. Сторонники второго подхода ратовали за создание транзитного торгового пути из Сибири в Европу посредством создания разветвленной транспортной сети между сибирскими реками (Великий Сибирский речной путь) и установления сообщения между ними по Северному морскому пути. В транснациональном подходе, по мнению автора, оба проекта представляли как элементы «будущих глобальных транзитных сетей». Отмечая, что второй проект, представлявший региональные интересы, по сути, противостоял имперскому, М.Г. Агапов останавливается лишь на констатации этого факта, не вдаваясь в причины и сущность конфликта, без чего проблема «ментальных стратегий» освоения сибирского пространства, как нам кажется, не имеет полного решения.

Статья В.Ю. Гессена о деятельности норвежского предпринимателя Й. Лида по созданию «Сибирского акционерного общества паромства, промышленности и торговли» дает обширный фактологический материал, свидетельствующий о попытках иностранного капитала использовать Северный морской путь в интересах укрепления своего влияния на сибирском рынке (Гессен, 2010). Но, поскольку автора больше интересовала фигура Лида как предпринимателя, тему иностранного капитала как третьей силы в конфликте интересов вокруг порто-франко он практически не затронул.

Более определенно об этом высказывается В.И. Федорова. Она утверждает, что созданное Й. Лидом общество поначалу было поддержано сибирскими предпринимателями в надежде, что союз с иностранными коммерсантами обеспечит им шансы противостоять крупному российскому капиталу. Однако в итоге они просчитались. Лид, чтобы получить право беспошлинной торговли через устья сибирских рек, сделал ставку не на них, а на представителей столичной бюрократии и финансово-промышленной верхушки, которых ввел в правление общества в 1915 г. (экс-министр торговли и промышленности, председатель совета Русского банка для внешней торговли В.И. Тимирязев,

министр торговли и промышленности князь В.Н. Шаховской, московский финансово-промышленный магнат Н.А. Второв и др.). Из сибиряков в обновленном совете присутствовали только пароходовладельцы Н.Н. Гадалов и Н.И. Корнилов. Вскоре общество скупило акции большинства местных пароходных компаний. В результате компания стала монополистом в судоходстве Сибири. Таким образом, заключает Федорова, «местная буржуазия утрачивает господствующие позиции в отрасли, уступая их более могущественным и влиятельным конкурентам, представлявшим столичный и иностранный капитал» (Федорова, 2016: 136).

В другой публикации В.И. Федорова подчеркнула иллюзорность проектов сибирской буржуазии по либерализации отношений между центром и периферией как предпосылку успешного экономического развития региона. Утверждая, что «в условиях резкой диспропорции в уровне экономического развития регионов, при слабости частного капитала и противоречиях между его отдельными финансово-экономическими и национально-региональными группами, обеспечить хозяйственно-экономический прогресс и политическую целостность страны было возможно только с помощью мобилизации всех экономических ресурсов в руках сильной центральной власти» (Федорова, 2005: 198).

Зарубежная историография представлена работами об экспедициях иностранных и российских мореплавателей второй половины XIX – начала XX вв., которые способствовали развитию торговых отношений европейских государств и России через реки Обь и Енисей (Krypton, 1956; Barr, 1975; Stone, 1994).

Таким образом, анализ научной литературы показывает, что в историографии не сложилось однозначного мнения о значении режима свободной торговли по Северному морскому пути для экономического развития региона. Представляется, что углубленный анализ борьбы вокруг этого вопроса под углом конфликта стратегий имперской власти и близко связанных с ней групп крупного финансового капитала, с одной стороны, и

коммерческих интересов предпринимателей Сибири – с другой, поможет разрешить существующие противоречия в изучении проблемы.

4. Результаты

Торговое сообщение между Европейской Россией и Сибирью через Ледовитый океан и Карское море установилось еще в XVI–XVII вв. В XVIII – начале XIX вв. российское правительство снаряжало исследовательские экспедиции вдоль арктического побережья. После успешных плаваний Д. Виггинса и Н. Норденшельда в 1870-х гг. интерес к морскому коммерческому судоходству по Северному морскому пути со стороны отечественных и европейских предпринимателей вырос в связи с появлением судов, отвечавших условиям полярной навигации.

Долгое время режим порто-франко в устьях сибирских рек не был установлен законодательно, а существовал в форме удовлетворения частных ходатайств о беспошлинном ввозе каждый навигационный сезон. Однако северный экспорт особого интереса у местных предпринимателей не вызывал. В сентябре 1877 г. генерал-губернатор Восточной Сибири П.А. Фредерикс обратился к губернатору А.Д. Лохвицкому с предложением собрать данные, какие именно товары Енисейская губерния, географически ближе всего расположенная к выходу в северные моря, могла бы предложить к вывозу в Европу. Согласно предписанию губернатора 15 ноября того же года состоялось заседание красноярской городской думы. Гласные высказались против беспошлинного вывоза товаров за границу. Они объяснили свою позицию тем, что губерния была малонаселена, весь излишек произведенной сельскохозяйственной продукции потребляли рабочие золотых приисков и ссыльнопоселенцы. В условиях сурового климата, отсутствия запасов, неразвитых путей сообщения в случае неурожая власти не смогли бы быстро и в достаточном количестве получить продукты из других регионов (ГАКК. Ф. 161. Оп.2. Д. 731. Л. 6–16).

К концу XIX – началу XX вв. экономика Сибири претерпела значительные изменения. Приток крестьянских переселенцев способствовал резкому

увеличению производства сельскохозяйственной продукции. Возросшая потребность в ее сбыте постепенно начинает менять отношение к идее экспорта среди той части купечества, которая занималась оптовой торговлей хлебом. Особенно в этом было заинтересовано купечество Енисейска. После проведения Транссиба город оказался отрезанным от торговых магистралей, и чтобы компенсировать сокращение коммерческих оборотов, местные коммерсанты рассчитывали занять ключевые позиции в торговле по Северному морскому пути. Выразителем интересов этой части купечества стал енисейский городской голова С.В. Востротин. По его инициативе было создано «Товарищество пароходства по Енисею для торговли с европейскими странами по Северо-морскому пути». Основным капиталом товарищества составил 400 тыс. руб., в его собственности числились 3 парохода. Вначале дела шли хорошо. В качестве экспортных товаров пошли кость, рог, щетина, конопля, пенька, лес, хлеб. Кроме того, на севере Енисейской губернии были открыты залежи каменного угля, графита, представлявшие интерес для иностранных промышленников.

Однако позиция центральной власти по этому вопросу в 1890-е гг. изменилась. Если раньше столичные чиновники были не против предоставления иностранным компаниям льготного режима, то к концу века возросшая активность англичан и американцев в Арктике стала восприниматься как угроза российскими геополитическим интересам в этом регионе («Старая» Россия..., 2014). В период 1887–1897 гг. практически единственными перевозчиками в Карском море были английские суда, российский торговый флот не мог составить конкуренцию британскому с его современными морскими судами и опытными командами. Кроме того, на власть давили представители крупного торгово-промышленного капитала центра страны, от имени которых выступил известный свечной фабрикант И.К. Крестовников. Он обратился с претензиями в Министерство финансов, мотивируя их тем, что свободная торговля с иностранными

предпринимателями подрывает позиции отечественного капитала в Сибири и наносит вред «русскому делу» (Востротин, 1905: 344).

В результате правительство решило принять меры по ограничению торговой деятельности иностранцев. В 1898 г. режим беспошлинной торговли был свернут (к льготному провозу разрешены только некоторые товары). Товарное сообщение с Европой по Северному морскому пути фактически прекратилось. Это было встречено неудовольствием среди енисейских предпринимателей. С.В. Востротин вместе со своими компаньонами понесли большие убытки. Они вынуждены были свернуть торговлю и распродать пароходы. В 1898 г. Востротин от имени енисейского купечества подал ходатайство министру финансов о продлении режима порто-франко. Его поддержали гласные Красноярской городской думы (Преображенский, 1962: 447).

Тем не менее, вплоть до 1905 г. политика власти в отношении порто-франко в устье сибирских рек не менялась, что не могло не сказаться на росте политической оппозиции местной буржуазии. Среди сибирского купечества все чаще раздавались голоса, прямо обвинявшие центральную власть в односторонности экономической политики, игнорировании экономических интересов регионов. Так С.В. Востротин через печать, не стесняясь, обвинял власть во всех бедах сибиряков: «Сибирь своею отсталостью и медленным развитием своей культурной и экономической жизни всецело обязана русской бюрократии. Всякая инициатива, всякая попытка <...> хотя бы сколько-нибудь поднять слишком медленный темп сибирской жизни губилась бюрократией» (Востротин, 1906: 3). Не случайно в годы Первой русской революции 1905–1907 гг. большая часть сибирской буржуазии оказалась в рядах партии кадетов, выдвигавшей в своей программе идею либерализации экономической политики в отношении регионов, в том числе и Сибири.

Однако гораздо более сильным фактором, повлиявшим на изменение позиции власти по вопросу о Северном морском пути, стали события русско-японской войны. Они показали, что делать ставку только на Транссиб, не

развивая альтернативные логистические направления, ошибочно, потому что из-за возросших потоков военного назначения возник транспортный кризис. Под давлением Министерства путей сообщения в мае 1905 г. правительство восстановило режим порто-франко в устьях сибирских рек, а также ассигновало 3 млн. руб. на приобретение речных судов для организации перевозок по Енисею (Шиловский, 2005: 76). В 1906 г. в Иркутске состоялось Особое совещание о путях сообщения в Сибири, на котором был выдвинут проект единой водной сибирской магистрали от Урала до Тихого океана с последующим соединением с речной сетью Европейской России. Однако это не удовлетворило местную буржуазию, которая настаивала на восстановлении регулярного торгового мореплавания из Сибири в Европу по Карскому морю.

В 1908 г. группа из 34 депутатов Государственной думы от Сибири и Дальнего Востока под руководством С.В. Востротина подала на рассмотрение Совета министров проект введения порто-франко в устьях Оби и Енисея. Против этого выступило Министерство торговли и промышленности, обосновав свою позицию следующими аргументами. Во-первых, Северный морской путь был малоисследованным и совершенно необорудованным для торгового судоходства – его развитие потребовало бы огромных вложений, которыми казна не располагала. Во-вторых, все преимущества его эксплуатации достались бы иностранцам, поскольку они владели хорошими судами. В-третьих, объемы импорто-экспортных операций в целом не могли быть значительными. Низкая плотность населения имела следствием малую емкость сибирского рынка для импортируемых товаров, а экспорт сырья представлялся делом чрезвычайно сложным – его доставка из отдаленных районов в условиях бездорожья не могла окупиться. В итоге Совет министров пришел к выводу, что, несмотря на положительные стороны проекта, расходы делают его осуществление совершенно неприемлемым (ГАИО. Ф. 25. Оп. ОЦ. Д. 471. Л. 135–138).

В дальнейшем борьба по вопросу о порто-франко в устье сибирских рек продолжалась с переменным успехом. На стороне сибиряков оказалось такое

могущественное ведомство как Морское министерство, под эгидой которого был разработан проект освоения трассы Северного морского пути. В 1912 г. в Архангельске, на островах Вайгач, архипелаге Новая Земля были оборудованы телеграфные станции, изучались берега Енисея, велись систематические метеорологические наблюдения (Беляева, 2012: 7). Все это создавало условия для организации регулярных рейсов под русским флагом в устье Оби и Енисея.

В 1913 г. Отдел торгового мореплавания Министерства торговли и промышленности обратился к енисейскому губернатору И.И. Крафту с просьбой предоставить подробные сведения о видах и количестве грузов, которые можно было бы ввозить и вывозить из губернии морским путем. По распоряжению губернатора в Красноярске, Канске, Ачинске, Минусинске, Енисейске прошли совещания городских дум для обсуждения данного вопроса. В результате были составлены подробные списки товаров, рекомендованные к вывозу (лес, рожь, овес, ячмень, пшеница, лен, шерсть, кожи, мед и др.) и ввозу (изделия легкой и тяжелой отраслей промышленности, медикаменты, продукты питания, цемент, свинец, мебель, велосипеды, автомобили, ткани, сахар и др.). Гласные особо отметили, что наиболее актуальным был вопрос о сбыте сельскохозяйственной продукции, потому что крестьяне, не имея возможности сбыть хлеб, не могли платить подати. Купцы, работая на кредитных основаниях, разорялись (ГАИО. Ф. 25. Оп. ОЦ. Д. 471. Л. 117–126).

В 1913 г. иркутский Биржевой комитет обратился к министру торговли и промышленности с ходатайством разрешении грузового сообщения по водному пути через устье Енисея и Карское море, установлении тарифных льгот для товаров, ввозимых по этому пути. Министерство торговли высказалось против таможенных льгот, но в порядке эксперимента согласилось субсидировать по одному рейсу в год в устья Енисея и Оби. Сибирские деловые круги такая ограниченная мера не устраивала: «Действие государственной субсидии сведется к тому, что одна или две фирмы, которые пошлют свои суда через Карское море в Сибирь, будут вознаграждены. Но открытие нового пути при таких исключительно тяжелых условиях, с какими сопряжено плавание в

полярном море, требует энергии и инициативы не одной или двух мореходных фирм, а усилий весьма большого числа предпринимателей. Только тогда можно надеяться, что приложенная энергия, поощряемая соревнованием, изыщет все способы для разрешения поставленной задачи. В этом отношении кроме установления в устье Енисея хотя бы частичного порто-франко, другого способа привлечения частной предприимчивости нет» (ГАИО. Ф. 25. Оп. ОЦ. Д. 471. Л. 3–4).

В конце 1913 г. при Министерстве финансов состоялось межведомственное совещание под председательством товарища министра П.Л. Барка, на котором было принято решение до 1 января 1914 г. объявить конкурс пароходных компаний на проведение рейсов через Карское море к устьям сибирских рек. Победителям обещали пособие в 120 тыс. руб. в год и беспроцентную ссуду в 500 тыс. руб. Конкурс выиграло общество Добровольного флота, однако в конце 1914 г. его суда поступили в распоряжение военного ведомства (Гессен, 2010: 214).

С началом Первой мировой войны западные сухопутные и морские границы оказались закрытыми. Правительство и коммерсанты искали возможности переориентировать прежние торговые потоки на другие направления. Так, читинское отделение экспортной палаты высказалось за открытие порто-франко во Владивостоке, снижение железнодорожных тарифов на перевозку иностранных товаров по стране. Харбинский биржевой комитет предлагал усилить вывоз российского сырья в Маньчжурию взамен потерянных немецких рынков сбыта, для этого также установить льготные экспортные тарифы из регионов России на Дальний Восток (Ш–в, 1914: 1).

В августе 1914 г. Совет съездов представителей торговли и промышленности предложил рассмотреть вопрос об установлении прямого русско-британского сообщения с помощью коммерческого флота. Предполагалось выработать комплекс мер по облегчению таможенных формальностей. В этом же году была создана Комиссия по текущим вопросам товарообмена с Англией, которую возглавил С.В. Востротин. В ее работе

принимали участие представители британского посольства, шведских, норвежских, финских деловых кругов (Китанина, 2016: 222).

Видя, что правительство склоняется к положительному решению по вопросу о введении порто-франко в устьях сибирских рек, а также в целях сбора материалов для детальной проработки текста планируемого закона осенью 1914 г. С.В. Востротин выехал в Иркутск. Здесь по его инициативе состоялся ряд совещаний с участием представителей местной власти и деловых кругов с обсуждением будущего законопроекта.

На заседаниях иркутского Биржевого комитета 23 ноября и 29 ноября 1914 г. присутствовали его председатель А.В. Витте, купцы В.С. Иванов, И.Д. Камов, Я.Д. Фризер, В.И. Винтовкин, А.Д. Кириллов, В.Ф. Федосеев, В.И. Посохин, управляющий иркутским отделением Государственного банка Е.Х. Гадзяцкий, Сибирского банка – В.В. Жарников, а также чиновники канцелярии иркутского генерал-губернатора. Участники поддержали эту инициативу, однако выразили большие сомнения в том, что правительство ее одобрит. Во-первых, это противоречило официальному курсу протекционистской таможенной политики. Во-вторых, проект мог вызвать серьезную оппозицию со стороны деловых кругов европейской части страны, которые рассматривали Сибирь как рынок сбыта фабрично-заводских изделий, сырьевой регион.

19 декабря 1914 г. состоялось межведомственное совещание под председательством иркутского генерал-губернатора Л.М. Князева. Прибыли иркутский губернатор А.Н. Юган, в качестве представителя Енисейской губернии – С.В. Востротин, чиновники канцелярии генерал-губернатора, делегаты от иркутского Биржевого комитета, таможи, банков, купечества. Практически сразу же завязалась дискуссия по вопросу о том, кому сулил выгоды проект развития Северного морского пути? Самому богатому слою сибирских предпринимателей (владельцам золотых приисков, пароходов, винокуренных заводов, торговцам чаем, хлебом, мануфактурой, пушниной) или среднему и малому бизнесу, который количественно преобладал? Управляющий иркутским отделением Сибирского банка В.В. Жарников

отметил, что чрезвычайно короткий навигационный период в устьях сибирских рек давал возможность прохода очень немногим судам и не каждый год: «При таких условиях этим путем могут воспользоваться только крупные предприниматели и даже синдикаты. Мелкие же и средние предприниматели при этом ничего не выиграют» (ГАИО. Ф. 25. Оп. ОЦ. Д. 471. Л. 38). С.В. Востротин парировал тем, что понижение пошлин все равно рано или поздно отразится на состоянии рынка, повлияв на снижение цен.

Несмотря на то, что большинство участников совещания выразили несогласие с С.В. Востротиним, проект все же решили поддержать, поскольку неудовлетворительное состояние транспортной инфраструктуры Восточной Сибири было самым острым вопросом социально-экономического развития региона. При обсуждении списка предметов, подлежащих к беспошлинному провозу, за основу был взят перечень товаров, которые ввозились беспошлинно в Приамурское генерал-губернаторство до отмены режима порто-франко в 1909 г. (Кисловский, 2004: 243–258). Совещание единогласно поддержало беспошлинный ввоз машин и оборудования, в которых нуждалась зарождавшаяся сибирская промышленность (локомотивов, лесопилок, насосов, станков для обработки дерева и металлов, электродвигателей и др.). В список внесли также железные и стальные изделия, хотя они производились в России в достаточном количестве, и циркуляром Министерства внутренних дел было запрещено выписывать их из-за границы. Сибиряки предпочитали приобретать заграничные изделия из-за их высокого качества и низкой цены. Одобрены также беспошлинный ввоз чугуна, стали, меди, оборудования для фабрично-заводских предприятий и городских электрических станций, железной дороги и ряд потребительских товаров (ГАИО. Ф. 25. Оп. ОЦ. Д. 471. Л. 28–46).

Дискуссионным стал вопрос о степени участия государства в этом проекте. Одни считали, что его реализация была сопряжена с серьезными трудностями из-за крайне дорогой страховки, стоимости фрахта, отсутствия подробных карт, наблюдательных пунктов и радиотелеграфных станций вдоль берегов. Требовалось расчистить, расширить и углубить фарватер Енисея для прохода

морских судов, оборудовать элеваторы, пристани и склады в Енисейске, возвести таможенные и жилые здания. По этой причине предлагали государству взять под полный контроль развитие Северного морского пути. Хотя все понимали, что оно не могло позволить себе такие затраты во время войны.

Другие выступали категорически против любого участия правительства в проекте, в том числе казенных субсидий для оборудования пути, поскольку это могло вызвать злоупотребления крупных монополистов европейской России: «Они могут внушить правительству мысль о желательности для оборудования этого пути дарования казенных субсидий и захватят таковые в свои руки <...> Захватив в свои руки морское сообщение, этот кружок крупных предпринимателей набьет товарами всю Сибирь, нисколько не заботясь притом о вывозе. Когда же он наполнит Сибирь товарами, то можно ожидать, что через 3–4 года этот кружок вновь возбудит ходатайство о наложении пошлин на иностранные товары» (ГАИО. Ф. 25. Оп. ОЦ. Д. 471. Л. 54–56).

Материалы иркутских совещаний С.В. Востротин передал на рассмотрение в Министерство финансов для разработки текста законопроекта. В июле 1915 г. Совет министров санкционировал беспошлинный ввоз некоторых иностранных товаров через устье Енисея на военный период. В марте 1916 г. Государственная дума расширила этот список. Но окончательно закон о беспошлинной торговле через устья сибирских рек был утвержден уже после революционных событий в феврале 1917 года (Шиловский, 2005: 80).

Фактически правом беспошлинной торговли за годы войны воспользовалась только компания Й. Лида. Она организовала рейсы в устье Енисея в 1914 г., 1915 г. и 1916 г. (Северные морские..., 1915: 3). Однако ее товарооборот был небольшим: «За 1914–1916 гг. ввоз составил 5 931 т, в том числе строительные материалы – 2 481, каменный уголь – 1 088, машины – 81. Вывезено было 6 230 т грузов, в том числе масла животного – 2 481, лесоматериалов – 2 130, льняного волокна – 1 384» (Гессен, 2010: 216). К лету 1917 г. Лид намечал очередную экспедицию к Красноярску на норвежском

судне с партией американских промышленных товаров. Корабль не смог пройти Карское море и был вынужден вернуться, разгрузив товары в Архангельске.

В дальнейшем Временное правительство взяло курс на либерализацию условий для деятельности иностранного капитала внутри страны и в частности в Сибири. Однако в результате этого ввоз импортных товаров в Сибирь вырос в десятки раз, что свидетельствовало о том, что надежды сибирской буржуазии использовать иностранный капитал для промышленного развития края являлись иллюзорными.

5. Заключение

Таким образом, вопрос о порто-франко в устьях сибирских рек в годы Первой мировой войны стал ареной борьбы различных торгово-промышленных группировок и политических сил. В нем проецировались геополитические интересы государства, с одной стороны, с другой – экономические интересы буржуазии центра и сибирской периферии. Третьей силой, которая активно заявила о себе, стал англо-норвежский капитал в лице компании Й. Лида, за спиной которого выступали банки и фирмы, начавшие массированное наступление на сибирский рынок в военный период.

Сложное переплетение интересов субъектов этой борьбы создавало неустойчивую ситуацию в регионе. Нежелание ряда ведомств (Министерства финансов, Министерства торговли и промышленности), испытывавших сильное давление крупных финансово-промышленных групп центра страны, отказаться от упрочения своей монополии на сибирском рынке приводило к экономической стагнации региона. Сибирь служила для них источником сырья и рынком сбыта для товаров, не выдерживавших конкуренции даже на внутреннем рынке.

Сибирская буржуазия, связанная с местной перерабатывающей промышленностью, стремилась закрепить рынок за собой. Для этого ей были нужны передовые технологии и техника, которые она надеялась получить из-за рубежа. Она стремилась стать самостоятельным игроком, независимым от

«московского финансово-промышленного ига». Режим свободной торговли через устья сибирских рек, существенно удешевлявший импортную технику, мог предоставить ей такие возможности. Попытки сибиряков в этой конкуренции опереться на союз с иностранным капиталом через посредство Й. Лида кончились провалом, потому что он сделал ставку на столичную бюрократию и крупный бизнес, представители которого составили ядро правления новой компании, образованной в 1915 г.

Экономические противоречия центра и окраины усугублялись еще и политическими факторами, вызванными нежеланием центральной власти идти на реформы в области расширения местного самоуправления – введения земств в Сибири. Власть просто толкала сибирскую буржуазию на путь политического сепаратизма. С другой стороны, часть бюрократии, преимущественно связанная с военно-морскими ведомствами, выступала с позиций укрепления российского геополитического влияния в Арктике. Поэтому рассматривала Северный морской путь как важную стратегическую магистраль, обеспечивавшую защиту северных границ государства и усиление оперативности на военно-морском театре.

Революционные события в России прервали как деятельность компании Й. Лида, как и проект развития Северного морского пути.

Литература

Агапов, 2018 – *Агапов М. Г.* В поисках «выхода из тупика»: транссибирские транспортные проекты конца XIX – начала XX вв. // *Quaestio Rossica*. Vol. 6. 2018. № 3, p. 771–783.

Белов, 1957 – *Белов М.И.* Северный морской путь. М.: Морской транспорт, 1957. 123 с.

Беляева, 2012 – *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.

Визе, 1935 – *Визе В.Ю.* История исследования Советской Арктики. Карское и Баренцево моря. Архангельск: Севкрайгиз, 1935. 233 с.

Вилькицкий, 1912 – *Вилькицкий А.И.* Северный морской путь. СПб.: Типография Морского министерства, 1912. 40 с.

Востротин, 1911 – *Востротин С.В.* Непреодолимые заграждения Северного морского пути // *Сибирские вопросы*. 1911. № 42–44. С. 15–30.

Востротин, 1906 – *Востротин С.В.* Обь-Енисейский канал и внутренний водный сибирский транзитный путь» // *Сибирские вопросы*. 1906. № 2. С. 3–48.

Востротин, 1905 – *Востротин С.В.* Северный морской торговый путь в Сибирь // *Сибирские вопросы*. 1905. № 1. С. 338–361.

ГАИО – Государственный архив Иркутской области. Ф. 25. Оп. ОЦ. Д. 471. Об улучшении товарообмена через Северный морской путь. 24 ноября 1914 г.– 13 марта 1915 г.

ГАКК – Государственный архив Красноярского края. Ф. 161. Оп. 2. Д. 731. Дело о беспошлинном вывозе товаров Сибири за границу вновь открытым путем через Северо-Ледовитый океан, об оказании помощи экспедиции для расследования торгового пути по реке Оби, Енисею через Ледовитое море в Европу. 25 ноября 1875 г. – 6 июня 1878 гг.

Гессен, 2010 – *Гессен В.Ю.* Норвежский предприниматель Йонас Лид – энтузиаст установления экономических связей с Россией // *Финансы и Бизнес*. 2010. № 1. С. 206–229.

Гончаров и др., 2018 – *Гончаров А.Е., Карелин Н.М., Медников Д.М.* «Что вывозить?..» Полемика сибирских купцов по вопросу экспорта по Северному морскому пути: 70-е–90-е гг. XIX в. // *Омский научный вестник*. Серия: Общество. История. Современность. 2018. № 1. С. 12–16.

Игнатчик, 2005 – *Игнатчик А.В.* Отражение борьбы сибирского общества за порто-франко в устьях Оби и Енисея на страницах журнала «Сибирские вопросы» // *Омский научный вестник*. Серия: Общество. История. Современность. 2005. № 2 (31). С. 30–33.

Кисловский, 2004 – *Кисловский Ю.Г.* История таможенного дела и таможенной политики России. М.: Русина-пресс, 2004. 592 с.

Китанина, 2016 – *Китанина Т.М.* Россия в Первой мировой войне 1914–1917 гг.: экономика и экономическая политика. СПб.: «Гуманитарная Академия», 2016. 352 с.

Лид, 2009 – *Лид Й.* Сибирь – странная ностальгия. Автобиография. М.: Весь Мир, 2009. 304 с.

Носова, 1994 – *Носова Е.А.* Северный морской путь в планах сибирского купечества (вторая половина XIX века) // *Хозяйственное освоение Сибири: Вопросы истории XIX – первой трети XX вв.* Томск: Томский государственный университет, 1994. С.61–70.

Пинхенсон, 1962 – Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Ленинград: Морской транспорт, 1962. 766 с.

Преображенский, 1962 – *Преображенский А.А.* Буржуазия Енисейской губернии о торговле по северному морскому пути в конце XIX – начале XX века // *Археографический ежегодник за 1961 год.* М.: Издательство Академии наук СССР, 1962. С.439–452.

Рыбин, 1924 – *Рыбин С.А.* Северный морской путь из Европы к устьям Оби и Енисея. Его экономическое значение для Сибири и степень использования в настоящее время. Новониколаевск: [б. и.], 1924. 89 с.

Северные морские..., 1915 – Северные морские рейсы // *Иркутская жизнь.* 1915. 2 июля. С. 3.

Селецкий, 1910 – *Селецкий Г.Г.* Морской путь к устьям рек Оби и Енисея. Одесса: Типография и литография М. Прищепова, 1910. 14 с.

«Старая» Россия..., 2014 – «Старая» Россия и «новая» Норвегия. Российско-норвежские отношения (1905–1917). Сб. документов / сост. В.А. Корелин, Й.П. Нильсен. М.: Ленанд, 2014. 400 с.

Студитский, 1883 – *Студитский Ф.Д.* История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива. СПб.: Типография Д.И. Шеметкина, 1883. 310 с.

Турбин, 1891 – *Турбин В.* Морской полярный путь в Сибирь и его значение для экономического и культурного развития края. СПб.: Типография Северного телеграфного агентства, 1891. 38 с.

Федорова, 2016 – *Федорова В.И.* Енисейская губерния: 1861–1917 гг.: экономика, общество, культура. Красноярск: Красноярский гос. пед. ун-т, 2016. 344 с.

Федорова, 2005 – *Федорова В.И.* К изучению экономической программы сибирской буржуазии (по материалам политической биографии С.В. Востротина) // Красноярский край – 70 лет исторического пути. Краеведческие чтения. Красноярск: [б.и.], 2005. С.191–199.

Ш–в, 1914 – Ш–в М. К вопросу о новых торговых отношениях // *Сибирская жизнь*. 1914. № 242. 6 ноября. С. 1.

Шиловский, 2005 – *Шиловский М.В.* История введения порто-франко в устьях Оби и Енисея в последней четверти XIX – начале XX в. // *Уральский исторический вестник*. № 12. Ямальский выпуск. Екатеринбург–Салехард: «Академкнига», 2005. С. 74–80.

Barr, 1975 – *Barr W.E.* Tsarist Attempt at Opening the Northern Sea Route: The Arctic Ocean Hydrographic Expedition, 1910–1915 // *Polarforschung*. 1975. № 1. P. 51–64.

Krypton, 1956 – *Krypton C.* The Northern Sea Route: its place in Russian economic history before 1917. London: Methuen, 1956. 219 p.

Stone, 1994 – *Stone I.R.* Joseph Wiggins (1832–1905) // *Arctic*. 1994. Vol. 47. No 3. P. 405–410.

References

Agapov, 2018 – *Agapov M.G.* In search of a «way out of the impasse»: TRANS – Siberian transport projects of the late XIX – early XX centuries // *Quaestio Rossica*. Vol. 6. 2018. No 3, p. 771–783. [in Russian].

Belov, 1957 – *Belov M.I.* (1957) Severnyi morskoi put' [The Northern Sea Route]. M.: Morskoi transport. 123 p. [in Russian]

Belyaeva, 2012 – *Belyaeva N.A.* (2012) Porto-franko v ust'yakh sibirskikh rek v kontse XIX – nachale XX stoletiya [Porto Franco at the mouth of Siberian rivers in the late XIX – early XX century]. *Gumanitarnye issledovaniya v Vostochnoi Sibiri i na Dal'nem Vostoke*, No 1 (17), pp. 5–9. [in Russian]

Vize, 1935 – *Vize V.Yu.* (1935) Istoriya issledovaniya Sovetskoj Arktiki. Karskoe i Barentsevo moray [History of Soviet Arctic research. Kara and Barents seas]. Arkhangel'sk: Sevkraigiz. 233 p. [in Russian]

Vil'kitskii, 1912 – *Vil'kitskii A.I.* (1912) Severnyi morskoi put' [The Northern Sea Route]. SPb.: Tipografiya Morskogo ministerstva. 40 p. [in Russian]

Vostroin, 1911 – *Vostroin S.V.* (1911) Nepreodolimye zagrazhdeniya Severnogo morskogo puti [Irresistible obstacles of the Northern Sea Route]. *Sibirskie voprosy*, No 42–44, pp. 15–30. [in Russian]

Vostroin, 1906 – *Vostroin S.V.* Ob-Yenisei canal and Siberian inland waterway" // *Sibirskie voprosy*, No 2, pp. 3–48. [in Russian].

Vostroin, 1905 – *Vostroin S.V.* (1905) Severnyi morskoi torgovyi put' v Sibir' [Northern Sea Trade Route to Siberia]. *Sibirskie voprosy*, No 1, pp. 338–361. [in Russian].

GAIO – Gosudarstvennyi arkhiv Irkutskoi oblasti [State Archive of the Irkutsk Region]. F. 25. Op. OTs. D. 471. Ob uluchshenii tovaroobmena cherez Severnyi morskoi put' [On improving the exchange of goods through the Northern Sea Route]. 24 noyabrya 1914 g.– 13 marta 1915 g. [in Russian]

GAKK – Gosudarstvennyi arkhiv Krasnoyarskogo kraja [State Archive of the Krasnoyarsk Territory]. F. 161. Op. 2. D. 731. Delo o besposhlinnom vyvoze tovarov Sibiri za granitsu vnov' otkrytym putem cherez Severo-Ledovityi okean, ob okazanii pomoshchi ekspeditsii dlya rassledovaniya torgovogo puti po reke Obi, Eniseyu cherez Ledovitoe more v Evropu [The case of duty-free export of goods from Siberia abroad by the newly opened route through the Arctic Ocean, on assisting an expedition to investigate the trade route along the Ob River, the Yenisei River through the Arctic Sea to Europe]. 25 noyabrya 1875 g. – 6 iyunya 1878 gg. [in Russian]

Gessen, 2010 – *Gessen V.Yu.* (2010) Norvezhskii predprinimatel' Ionas Lid – entuziast ustanovleniya ekonomicheskikh svyazei s Rossiei [Norwegian entrepreneur Jonas Lid – enthusiast of establishing economic ties with Russia]. *Finansy i Biznes*, No 1, pp. 206–229. [in Russian]

Goncharov i dr., 2018 – *Goncharov A.E., Karelin N.M., Mednikov D.M.* (2018) «Chto vyvozit'?...» Polemika sibirskikh kuptsov po voprosu eksporta po Severnomu morskomu puti: 70-e–90-e gg. XIX v. ["What to export? .." The controversy of the Siberian merchants on the issue of export along the Northern Sea Route: the 70s – 90s XIX century]. *Omskii nauchnyi vestnik. Seriya: Obshchestvo. Istoriya. Sovremennost*, No 1, pp. 12–16. [in Russian]

Ignatchik, 2005 – *Ignatchik A.V.* (2005) Otrazhenie bor'by sibirskogo obshchestva za porto-franko v ust'yakh Obi i Eniseya na stranitsakh zhurnala «Sibirskie voprosy» [Description of the struggle of the Siberian society for the free port in the mouths of the Ob and Yenisei in the pages of the journal "Siberian Questions"]. *Omskii nauchnyi vestnik. Seriya: Obshchestvo. Istoriya. Sovremennost'*, No 2 (31), pp. 30–33. [in Russian]

Kislovskii, 2004 – *Kislovskii Yu.G.* (2004) Istoriya tamozhennogo dela i tamozhennoi politiki Rossii [The history of customs and customs policy of Russia]. M.: Rusina-press. 592 p. [in Russian]

Kitanina, 2016 – *Kitanina T.M.* (2016) Rossiya v Pervoi mirovoi voine 1914–1917 gg.: ekonomika i ekonomicheskaya politika [Russia in the First World War of 1914–1917: economy and economic policy]. SPb.: «Gumanitarnaya Akademiya». 352 p. [in Russian]

Lid, 2009 – *Lid I.* (2009) Sibir' – strannaya nostal'giya. Avtobiografiya [Siberia is a strange nostalgia. Autobiography]. M.: Ves' Mir. 304 p. [in Russian]

Nosova, 1994 – *Nosova E.A.* (1994) Severnyi morskoi put' v planakh sibirskogo kupechestva (vtoraya polovina XIX veka) [Northern Sea Route in the plans of the Siberian merchants (second half of the XIX century)]. *Khozyaistvennoe osvoenie Sibiri: Voprosy istorii XIX – pervoi treti XX vv.* Tomsk: Tomskii gosudarstvennyi universitet. pp.61–70. [in Russian]

Pinkhenson, 1962 – *Pinkhenson D.M.* Problema Severnogo morskogo puti v epokhu kapitalizma [The problem of the Northern Sea Route in the era of capitalism]. Leningrad: Morskoi transport. 766 p. [in Russian]

Preobrazhenskii, 1962 – *Preobrazhenskii A.A.* (1962) Burzhuaziya Eniseiskoi gubernii o torgovle po severnomu morskomu puti v kontse XIX – nachale XX veka [The bourgeoisie of the Yenisei province on trade along the northern sea route in the late XIX – early XX century]. *Arkheograficheskii ezhegodnik za 1961 god.* M.: Izdatel'stvo Akademii nauk SSSR. pp. 439–452. [in Russian]

Rybin, 1924 – *Rybin S.A.* (1924) Severnyi morskoi put' iz Evropy k ust'yam Obi i Eniseya. Ego ekonomicheskoe znachenie dlya Sibiri i stepen' ispol'zovaniya v nastoyashchee vremya [The Northern Sea Route from Europe to the mouths of the Ob and Yenisei. Its economic significance for Siberia and the extent of its use at present]. Novonikolaevsk: [b. i.]. 89 p. [in Russian]

Severnye morskoe..., 1915 – Severnye morskoe reisy [Northern sea voyages]. *Irkutskaya zhizn'*. 2 iyulya, p. 3. [in Russian]

Seletskii, 1910 – *Seletskii G.G.* (1910) Morskoi put' k ust'yam rek Obi i Eniseya [Sea route to the mouths of the Ob and Yenisei rivers]. Odessa: Tipografiya i litografiya M. Prishchepova. 14 p. [in Russian]

«Staraya» Rossiya..., 2014 – «Staraya» Rossiya i «novaya» Norvegiya. Rossiisko-norvezhskie otnosheniya (1905–1917) ["Old" Russia and "new" Norway. Russian-Norwegian relations (1905–1917)]. Sb. dokumentov / sost. V.A. Korelin, I.P. Nil'sen. M.: Lenand. 400 p. [in Russian]

Studitskii, 1883 – *Studitskii F.D.* (1883) Istoriya otkrytiya morskogo puti iz Evropy v sibirskie reki i do Beringova proliva [The story of the discovery of the sea route from Europe to the Siberian rivers and to the Bering Strait]. SPb.: Tipografiya D.I. Shemetkina. 310 p. [in Russian]

Turbin, 1891 – *Turbin V.* (1891) Morskoi polyarnyi put' v Sibir' i ego znachenie dlya ekonomicheskogo i kul'turnogo razvitiya kraia [Sea polar way to Siberia and its importance for the economic and cultural development of the region]. SPb.: Tipografiya Severnogo telegrafnogo agentstva. 38 p. [in Russian]

Fedorova, 2016 – *Fedorova V.I.* Yenisei province: 1861–1917: economy, society, culture. Krasnoyarsk: Krasnoyarsk State Pedagogical University named after V.P.Astafeva, 2016. 344 p. [in Russian].

Fedorova, 2005 – *Fedorova V.I.* To the study of the economic program of the Siberian bourgeoisie (based on the materials of the political biography of S. V. Vostrotin) // Krasnoyarsk region – 70 years of historical path. Local history readings. Krasnoyarsk, 2005. P. 191–199. [in Russian].

Sh–v, 1914 – *Sh–v M.* (1914) К вопросу о новых торговых отношениях [On the issue of new trade relations]. *Sibirskaya zhizn'*, No 242, 6 noyabrya, p. 1. [in Russian]

Shilovskii, 2005 – *Shilovskii M.V.* (2005) Istoriya vvedeniya porto-franko v ust'yakh Obi i Eniseya v poslednei chetverti XIX – nachale XX v. [The history of the introduction of free port in the mouths of the Ob and Yenisei in the last quarter of the XIX – early XX centuries]. *Ural'skii istoricheskii vestnik. Yamal'skii vypusk.* Ekaterinburg–Salekhard: «Akademkniga», No 12, pp. 74–80. [in Russian]

Barr, 1975 – *Barr W.E.* (1975) Tsarist Attempt at Opening the Northern Sea Route: The Arctic Ocean Hydrographic Expedition, 1910–1915. *Polarforschung*, No 1, pp. 51–64.

Krypton, 1956 – *Krypton C.* (1956) The Northern Sea Route: its place in Russian economic history before 1917. London: Methuen. 219 p.

Stone, 1994 – *Stone I.R.* (1994) Joseph Wiggins (1832–1905). *Arctic*, Vol. 47, No 3, pp. 405–410.

Конфликт имперских и региональных интересов по вопросу о введении режима беспошлинной торговли в устьях сибирских рек в годы Первой мировой войны

Олеся Михайловна Долидович ^а, Вера Ивановна Федорова ^б, Анна Сергеевна Жулаева ^а

^a Сибирский федеральный университет, Российская федерация

^б Красноярский государственный педагогический университет им. В.П.

Астафьева

Аннотация. В статье рассматривается конфликт имперских и региональных интересов по вопросу о введении режима порто-франко в устьях сибирских рек. Исследование основано на архивных и опубликованных документах, материалах сибирской дореволюционной периодической печати. Утверждается, что имперская власть в целом исходила из задач интеграции сибирского региона в общероссийское экономическое пространство. Доказательством чего служило строительство Транссиба, проекты по развитию транспортной сети, объединявшей сибирские реки. Однако их осуществление зачастую не учитывало интересы местной буржуазии, стремившейся выступать самостоятельным игроком на сибирском рынке. Установление режима беспошлинной торговли в устьях сибирских рек позволяло бы ей выходить на мировые рынки, минуя своих посредников из центральной России, и повысить рост своей конкурентоспособности. Но правительство долгое время в этом вопросе занимало сторону крупных финансово-промышленных кругов центра страны. И только под влиянием событий Первой мировой войны часть царской бюрократии пришла к пониманию развития судоходства по Северному морскому пути как одному из необходимых условий национальной безопасности. Однако инициативу в этом вопросе уже перехватили иностранцы в лице Й. Лида, за спиной которого стоял норвежский, английский и американский капитал, рассматривавший Сибирь как площадку для своего укрепления в Центральной и Восточной Азии.

Ключевые слова: имперские интересы, региональные интересы сибирских предпринимателей, порто-франко, протекционизм, Северный морской путь, экономическая политика имперской власти в Сибири.