

Структура товарных потоков Дальнего Востока Российской империи в 1902 – 1913 годах: комплексный анализ внешнеторговой и транспортной статистики

Зюзин Константин Александрович

Студент (магистр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Исторический факультет, Кафедра исторической информатики, Москва, Россия

E-mail: zyuzinconstantine@yandex.ru

В конце XIX - начале XX вв. правящие круги Российской империи взяли курс на экономическое освоение Сибири и Дальнего Востока, а также содействие выходу отечественной продукции на рынки Китая, что нашло отражение в нескольких событиях. Так, в 1897 - 1903 гг. было завершено строительство Китайской Восточной железной дороги, соединившей Забайкальский и Уссурийский участки Транссибирской магистрали, что наладило полноценное железнодорожное сообщение удаленных более чем на 6 тыс. км. территорий на побережье Японского и Желтого морей с Сибирью и Европейской Россией; в 1896 году был учрежден Русско-Китайский банк для содействия торговли двух государств; в 1906 году по инициативе П.А. Столыпина начала в крупных масштабах осуществляться программа по поощрению переселения крестьян за Урал; в 1909 году был окончательно отменен режим порто-франко на Дальнем Востоке, что, по мнению некоторых современников, должно было привести к развитию промышленности в регионе [1].

Бурно развивавшаяся хозяйственная жизнь на Дальнем Востоке сопровождалась расширением торговых связей региона с остальной Россией и другими государствами как по традиционным для него речному и морскому путям, так и относительно новым железнодорожным участкам в Маньчжурии и Уссурийском крае. В этих условиях представляется актуальным рассмотреть структуру и направления товарных потоков в Приморской области по трем основным транспортным артериям - по морю, по железной дороге, по р. Амур с целью ознакомления с положением торговли на Дальнем Востоке: ее характерными чертами и изменениями, произошедшими с ней в начале XX века.

Для реализации поставленной цели было необходимо решить две основные задачи: 1) оценить информационный потенциал существующих источников различного происхождения и выбрать среди них наиболее репрезентативные; 2) построить на их основе сравнительную статистику, позволяющую рассмотреть торговые потоки в двух разрезах: «импорт/экспорт - привоз/вывоз в Россию», доставка товаров «морем - железной дорогой - рекой». В качестве изучаемого периода было выбрано двенадцатилетие с 1902 по 1913 гг., когда подобранные статистические источники позволяют собрать данные, в наибольшей степени соответствующие поставленным в работе задачам.

Для составления сравнительной статистики использовался комплекс источников, среди которых наиболее важными были «Ежегодники внешней торговли по Европейской и Азиатской границам России», позволившие оценить объемы заграничных и отечественных перевозок между Приморьем, Россией и другими государствами, «Сводная статистика перевозок по русским железным дорогам», позволившая оценить объемы железнодорожных перевозок между Приморьем и Европейской Россией, «Статистические отчеты управления Амурских водных путей», позволившие оценить объемы перевозок между Приморьем, Россией и Китаем по р. Амур.

В результате проведенной работы были сделаны следующие выводы: 1) Приморская область, в первую очередь, была потребляющим регионом, сильно зависевшим от внешних поставок, причем спрос на местном рынке удовлетворялся, главным образом, за счет

импорта; 2) массовый вывоз товаров непосредственно из региона был ограничен только рыбными грузами, шедшими на продажу как в Россию, так и за границу; 3) куда более значительную роль в местных перевозках играл транзит из-за границы через Владивосток в Маньчжурию по железной дороге и обратно, на чьи объемы приходилось более половины от веса (в пудах) всех перевезенных в этом направлении товаров; 4) Ввоз и вывоз большинства товарных категорий осуществлялся по морю, через порты Владивостока и Николаевска-на-Амуре, на движение товаров по железной дороге и по реке в основном приходились одни только хлебные грузы и лес из Маньчжурии и верховий Амура, а также чай и рыба в обратном направлении; 5) Объемы перевозимых товаров из России в Приморье и обратно по Транссибирской магистрали начинают принимать относительно крупные значения лишь с 1909 года, когда был окончательно налажен механизм отправки грузов по этим направлениям. Вследствие этого имеет смысл говорить о том, что участок железной дороги в Маньчжурии и Уссурийском крае имел региональное значение, в большей степени обслуживая перевозки именно местных грузов.

Источники и литература

- 1) Издание Владивостокского биржевого комитета. Материалы к совещанию по вопросу о порто-франко. Владивосток, 1907. Раздел 6.