

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ РОССИЙСКИЙ КАБОТАЖ



Алексей Анатольевич ИЛЛАРИОНОВ, аспирант Института истории ДВО РАН. Сфера научных интересов — история транспорта российского Дальнего Востока эпохи капитализма.

Существенное значение для укрепления российского присутствия на Дальнем Востоке во второй половине XIX в., для решения военных административных и хозяйственных задач имел, в частности, русский каботаж — судоходство между портами и прибрежными селениями Приморской области. Изучением проблем такого судоходства на Дальнем Востоке второй половины XIX в. в разное время занимались такие исследователи, как М. Погенполь, А.И. Крушанов, В.П. Бянкин, М.А. Ковальчук. Участие иностранных судовладельцев в каботажных перевозках на Дальнем Востоке рассматривает в своей монографии А.В. Алепко. Некоторые сведения о судоходстве корейцев в заливе Петра Великого приведены А.И. Петровым¹. Однако проблемы становления и развития на Дальнем Востоке каботаж — в частности русского — требуют дальнейшего исследования.

На Дальнем Востоке по объективным причинам каботаж заметно отличался от такового в Европейской России. В 60-х годах XIX в. регулярных рейсов вдоль российского побережья на Дальнем Востоке не было, что, видимо, определялось отсутствием в том практической потребности. Затем задачу поддержания постоянного морского сообщения начали выполнять транспорты Сибирской флотилии. Единственная в то время в регионе частная судоходная компания Российско-Американская едва была способна обслуживать собственные промыслы. И с течением времени стало очевидно, что без участия коммерческого флота в морских перевозках успешное развитие края невозможно.

Эксплуатация транспортов Сибирской флотилии была сопряжена с большими издержками для государства. Содержание только шхун «Ермак» и «Тунгус», совершавших рейсы между Владивостоком и Николаевском-на-Амуре, обходилось казне до 60 тыс. руб. в год, вся же флотилия требовала около 1,2 млн. руб. капиталовложений ежегодно². Крайне нежелательным было и отвлечение кораблей от крейсерских задач, которые возлагались на Сибирскую флотилию. Российские власти и промышленники оказались заложниками иностранных судовладельцев. Фрахтовать иностранные пароходы было довольно дорого, но неизбежность этого диктовалась отсутствием конкуренции со стороны отечественных перевозчиков.

В 1875 г. Особое совещание по Амурским делам признало необходимым поддержать на Дальнем Востоке частное российское пароходство. Речь шла о содержании сообщения по четырем линиям: 1) Владивосток — порты Охотского моря с заходом в Корсаков (так называемая северная линия); 2) Владивосток — Николаевск-на-Амуре (линия Татарского пролива); Владивосток — Ханькоу (заграничная линия); Владивосток — Посъет. В правительстве справедливо полагали, что каботаж в таком отдаленном, практически безлюдном

крае, где еще не успели развиться торговля и промышленность, при огромной протяженности линий будет сопряжен со значительными трудностями и риском. Поэтому изначально возникла мысль о поддержке контрагентов субсидиями. В 1876 г. договор о содержании пароходного сообщения на северной линии сроком на 10 лет заключил с правительством надворный советник А. Филиппеус, получив право на ежегодную субсидию в 30 тыс. руб.³ С 1871 г. судно этого предпринимателя уже доставляло согласно контрактам с Военным министерством и Главным управлением Восточной Сибири жизненные припасы в северные порты Приморской области. Теперь Филиппеус брал на себя обязательство снабжать отдаленные селения охотского побережья продовольствием, порохом, свинцом по согласованным с правительством ценам и бесплатно перевозить почту и казенных пассажиров.

Содержание остальных линий в том же году было предоставлено надворному советнику Я.Н. Бутковскому. Условия контракта напоминали договор с Филиппеусом, однако в отличие от последнего Бутковскому пришлось внести «в обеспечение исправного сообщения» 30 тыс. руб. залога в Государственный банк⁴. Предприниматель должен был поддерживать регулярные рейсы собственных пароходов в течение 15 лет, начиная с 1877 г. Но из-за финансовых затруднений Бутковский передал контракт акционерному обществу «Сахалин», однако и последнее по тем же причинам не смогло наладить дела.

Более успешными оказались действия владивостокского купца первой гильдии М.Г. Шевелева. Ему было передано содержание морского сообщения на юге Дальнего Востока в 1880 г. С начала 80-х годов XIX в. судно Шевелева стало совершать регулярные рейсы, предприятие получало поощрительную помилную плату (3 руб. за милю плавания). Пароход должен был прибывать в пункты назначения в сроки, указанные в расписании его рейсов. Это расписание перед началом каждой навигации утверждал генерал-губернатор. Нарушение расписания влекло за собой штраф. В том случае, если пароход не посещал пункт обязательной остановки, его владелец лишался помилной платы за весь рейс. Столь жесткие условия лишней раз свидетельствуют о том, насколько серьезно было заинтересовано государство в организации в Приморской области, где редкие селения были разделены многими сотнями миль, регулярного, а не спорадического пароходного сообщения. Субсидируя транспортную фирму, правительство в то же время перекладывало значительную долю ответственности за выполнение такой сложной и рискованной государственной задачи на плечи частного предпринимателя.

Первый рейс «Байкала» — так назывался принадлежавший Шевелеву пароход — начинался 25 апреля 1880 г. выходом из Владивостока. Судно заходило в залив св. Ольги, Корсаков, Дуэ и, наконец, в середине мая достигало конечной цели плавания — залива Де-Кастри. 20 мая пароход приходил во Владивосток. Затем в течение навигации, завершившейся в конце октября, «Байкал» совершал 6 рейсов в Николаевск, при этом чаще других посещая Дуэ и Де-Кастри, а в последнем рейсе, по пути во Владивосток, он заходил во все важные пункты побережья (Де-Кастри, Дуэ, Императорскую Гавань, Корсаков, залив св. Ольги)⁵. Компания работала и на заграничной линии: в конце октября пароход выходил из Владивостока и, совершив остановку в заливе Посьет, отправлялся в Нагасаки, а потом в Шанхай. С закрытием навигации в российских водах Шевелев зарабатывал деньги в Китае. В 1888 г. правительство заключило с этим предпринимателем новый контракт, продемонстрировав удовлетворенность работой фирмы⁶. Со следующего 1889 г. 3 парохода Шевелева курсировали между Владивостоком и Николаевском, ходили из Владивостока в Шанхай и совершали рейсы по заливу Петра Великого. На последней линии работал пароход «Новик». Он возил пассажиров и грузы в Посьет, Шкотово, Речное, Мангугай, Славянку и другие пункты. Казенных пассажиров, ехавших необязательно по служебной надобности, перевозили за плату вполнину ниже установленного пассажирского тарифа⁷. В середине 90-х годов этот предприниматель распола-

гал уже 4 пароходами и, кроме того, фрахтовал иностранные суда⁸. Фирма Шеллевева действовала до 1898 г., т. е. почти два десятилетия, и была упразднена, не выдержав конкуренции с более крупными компаниями.

Малым каботажем в Приморской области занимался в те годы еще один владивостокский купец — М. Федоров. В марте 1886 г. он обязался содержать пароходное сообщение между Владивостоком и Раздольным⁹. Федоров получил от правительства право исключительной транспортировки грузов по Суйфуну, в связи с чем здесь был запрещен китайский и корейский каботаж. С 1889 г. предприниматель получал государственную субсидию (6 тыс. руб. в год), за что был обязан возить грузы по низкому тарифу — 10 коп. с пуда за расстояние от Владивостока до Раздольного. Федорову следовало заблаговременно, перед началом каждой навигации, предъявлять свой пароход «Пионер» комиссии Владивостокского порта для освидетельствования.

Правительство проявляло искреннюю заинтересованность в ограничении иностранного каботажа, уверенно чувствовавшего себя на Дальнем Востоке, и в развитии здесь русского судоходства. Однако время показало, что чиновники и в правительственных сферах и на региональном уровне не были способны принять адекватные меры к исправлению создавшегося положения.

В середине 80-х годов при Морском министерстве учреждается специальная комиссия под председательством контр-адмирала Копытова с целью обсуждения вопроса о содержании пароходного сообщения между портами Дальнего Востока с 1 января 1886 г.¹⁰ В Петербурге понимали, что работа одной-двух пароходных компаний не решала транспортных проблем огромного региона. На заседаниях комиссии в апреле—июле 1885 г. высказывались суждения о тех шагах, которые настоятельно требовались от государства в решении указанного вопроса. Было обращено внимание на опыт других стран, субсидировавших свои пароходные компании, в частности, на опыт японского правительства, которое поддерживало общество «Мицубиси». Члены комиссии полагали, что субсидируемые частные фирмы принесут России на Дальнем Востоке огромную пользу. А так как комиссия наполовину состояла из военных, особо был отмечен военный аспект проблемы. Естественные условия Дальнего Востока вызвали потребность в небольших пароходах с малой осадкой, и эти суда при вооруженных конфликтах с Китаем, Японией или Кореей принесли бы пользу своей способностью входить в реки и приближаться к берегам. «При ... морских войнах личный состав торгового флота и суда его, употребленные для перевозки угля или для посылочной службы, могут оказать значительную пользу, которая вознаградит издержки правительства»¹¹. Принималось во внимание и сокращение расходов казны на снабжение продовольствием и углем Приморской области в мирное время. В целях поощрения русского судостроения большинство членов комиссии высказалось за обязанность пароходных фирм иметь суда отечественной постройки.

Надо заметить, что большим препятствием для развития морского судоходства в России являлось неудовлетворительное состояние собственной судостроительной отрасли; в 1881 г. с протекционистской целью была введена высокая пошлина на ввозимые из-за границы морские пароходы и главные механизмы для вооружения парусных судов. Впоследствии этот сбор дважды повышался¹². Эффект от введения пошлины оказался прямо противоположным тому, что ожидали. Создать судостроение в России таможенный протекционизм не помог, высокие пошлины на суда иностранного производства делали транспортный бизнес чрезвычайно капиталоемким и снижали конкурентоспособность российских пароходных обществ. К пониманию негативных последствий этой политики правительство пришло довольно поздно — лишь в 1898 г. таможенные барьеры были упразднены.

Пытаясь ограничить иностранное засилье в сфере каботажа в дальневосточных водах, региональные власти предпринимали протекционистские шаги. Вообще присутствие иностранцев в сфере прибрежного судоходства на Даль-

нем Востоке было исключением из общероссийской практики, так как по законам Российской империи каботаж предоставлялся исключительно русским подданным. Но, учитывая специфику региона, царь в 1888 г. разрешил Приамурскому генерал-губернатору в течение 10 лет допускать, по необходимости, иностранный каботаж и облагать его особыми сборами¹³. Средства от них предполагалось использовать для развития в крае русского судоходства.

С целью выработки правил о взимании таких сборов генерал-губернатором в 1889 г. была назначена комиссия в составе командира владивостокского порта, контр-адмирала Ермолаева (председатель), капитанов 1 ранга Лаврова и Старка, капитана второго ранга Кази, поручика корпуса штурманов Панова, агента Добровольного флота Терентьева, владивостокского полицмейстера Петрова, товарища владивостокского городского головы купца Федорова, купцов Даттана и Линдгольма, прокурора Бушуева и акцизного надзирателя Шукевича¹⁴. Знакомство с материалами комиссии позволяет сделать вывод о том, что она изначально не преследовала запретительных целей в отношении иностранного каботажа. Ведь в те годы на русском Дальнем Востоке, где для пароходов **не существовало постоянной работы**, не пароходоладельцы искали заказы, поиски, как правило, вели грузоотправители. Парходам же выгоднее было идти в Китай, там имелось больше шансов найти продолжительную работу. По расчетам комиссии (а факт участия в ней морских офицеров и представителей деловой элиты Владивостока заставляет отнестись к этим данным с большим вниманием), потребности Дальнего Востока тогда составляли ежегодно 10,5 тыс. т каботажного груза (уголь) из Дуэ во Владивосток и 4,5 тыс. т — на линии Владивосток — Николаевск. На всех перевозках годовой валовой заработок иностранцев составлял не более 95 тыс. руб., 70—80% этой суммы шло на покрытие издержек: на содержание судов и команд, топливо, страховку¹⁵. Другими словами, высокой каботажной пошлиной можно было сделать рынок транспортных услуг на русском Дальнем Востоке непривлекательным и нанести ущерб местным грузоотправителям. «Правила об обложении особым сбором иностранных судов, занимающихся каботажом на русском побережье Тихого океана» Приамурский генерал-губернатор барон А.Н. Корф утвердил 5 апреля 1889 г. Каботажная пошлина взималась за каждый рейс судна в размере 40 коп. с регистровой тонны вне зависимости от того, сколько груза и пассажиров оно приняло в порту. С китайских и корейских лодок, заполнивших залив Петра Великого, пошлина взималась раз в навигацию и колебалась в пределах от 5 до 15 руб. в зависимости от размеров судна (у китайцев были лодки, которые брали свыше 600 пудов груза)¹⁶.

Несмотря на то, что расходы на взимание каботажного сбора по Приморской области были минимальными — 1,2—1,5 тыс. руб. в год — никаких заметных шагов по развитию русского каботажа с использованием полученных средств властями сделано не было. Так, к 1896 г. в доход казны поступил каботажный сбор в сумме 61920 руб., из которых было израсходовано 7491 руб.¹⁷ Государство неэффективно использовало даже эти, казалось бы, целевые средства: деньги расходовались на вознаграждение чиновников, заведовавших сбором пошлин, на печатание правил взимания сбора, и ничего не отпускалось на реальное развитие морского транспорта. Это фактически признал и генерал-губернатор, запросивший в ноябре 1886 г. предложения военного губернатора Приморской области по развитию русского каботажа. Приморские губернаторы П.Ф. Унтербергер, Н.М. Чичагов главное средство оживления русского судоходства видели в выделении государством премий или ссуд местным предпринимателям, желавшим построить суда для малого каботажа; эти премии должны были компенсировать, по крайней мере, затраты судостроителя на лес, употребленный в работу. Однако скромная сумма в 2 тыс. руб., о выделении которой Министерством финансов на протяжении нескольких лет ходатайствовал Унтербергер, мало чем могла способствовать упрочению русского каботажа в Приморской области¹⁸.

Из компаний, поддерживающих морские сообщения на Дальнем Востоке в конце XIX в., особого внимания заслуживают Добровольный флот и пароходство КВЖД. Управление первой компании, возникшей в 1878 г., довольно скоро было возложено на комитет, подчинявшийся главе морского ведомства; в военное время пароходы Доброфлота обязывались выполнять крейсерские задачи¹⁹. Правительство продолжало практику выдачи субсидий пароходным обществам. После отказа Филиппеуса с 1886 г. доставлять грузы на Камчатку и в порты охотского побережья²⁰ Доброфлот приступил к работе на данной линии. Эти рейсы, несмотря на государственную поддержку, приносили компании убытки, усугубившиеся гибелью парохода «Владивосток» в 1893 г.

Пароходство КВЖД стало крупнейшей русской судоходной компанией на Дальнем Востоке. Организатором пароходства являлся А.А. Бостельман, а первым директором-распорядителем был назначен Ф.Ф. Классинг²¹. Кроме заграничных рейсов и сообщения Владивостока с Квантунской областью пароходство занималось грузо-пассажирскими перевозками и по местным маршрутам: линии Татарского пролива, а с 1900 г. — северной линии, заменив Доброфлот. Пароходство КВЖД получало субсидию в 160 тыс. руб. в год за совершение четырех рейсов в северные порты²². Пользуясь положением чуть ли не единственной крупной пароходной компании, общество повышало фрахт, что негативно сказывалось на интересах прибрежного населения.

Говоря об итогах развития отечественного каботажного на Дальнем Востоке во второй половине XIX в., следует признать очень скромные его достижения. Вытеснить иностранцев из этой сферы не удалось, русские пароходовладельцы проигрывали в конкуренции с иностранцами, власти очень часто прибегали к услугам иноземных судовладельцев. А.П. Сильницкий, например, описал одну из своих поездок в Анадырскую округу из Владивостока на датском пароходе, зафрахтованном с целью доставки казенных грузов для Чукотки²³. Основная конкурентная борьба шла тогда между немецкими и английскими судовладельцами. К концу века значительно вырос флот малого каботажного — китайский и корейский.

Конечно, коммерческое судоходство на русском Дальнем Востоке изначально не могло сулить местным предпринимателям больших доходов, на то были объективные причины. Их довольно точно охарактеризовал Н.М. Чичагов, который отметил отсутствие достаточного прибрежного населения, дороговизну содержания судов и их экипажей, недостаток технически подготовленных кадров и нехватку у русских свободных капиталов для такого рода деятельности²⁴. Беда в том, что все эти обстоятельства продолжали сохранять силу по истечении сорокалетнего присутствия русских людей на Дальнем Востоке. Да, не располагая достаточными средствами, представители российского бизнеса (за исключением одной — двух компаний) оказались в данной сфере неконкурентоспособными на Дальнем Востоке. В этих условиях почти все затраты на развитие каботажного должна была взять на себя казна. На определенном этапе, как было показано выше, и государственная власть, стесненная в средствах, не могла прямо этого сделать. Но ошибочным было бы представление о том, что государство игнорировало транспортные проблемы Дальнего Востока. В тот период действовало немало консультативных органов — совещаний, комиссий, в том числе межведомственных, которые обсуждали вопросы развития русского каботажного на Дальнем Востоке и предлагали конкретные меры для их решения. Компаниям, рисковавшим заниматься морскими перевозками, гарантировался государственный заказ (доставка казенных грузов по определенному тарифу), им выделялись субсидии в форме поощрительной помилльной платы. Субсидирование частных предприятий государством было важным и полезным делом, но оно не смогло оживить русское судоходство в прибрежных водах Дальнего Востока. Субсидии часто не покрывали издержек судовладельцев.

Уже тогда, в 70—80-е годы XIX в., жизнь требовала шагов иного масштаба. Совершенно ясно, что нужны были меры, способные превратить судоходство на востоке страны в **прибыльное**, а значит, **привлекательное** дело. Существовала острая необходимость в общем экономическом оживлении региона, насыщении его производительным населением, способным развить торгово-промышленную деятельность. Далеко не все возможности успешного решения этих задач были исчерпаны в пореформенный период. Только устойчивый спрос на морские перевозки мог привести к существенному сокращению издержек судовладельцев и развить конкуренцию. Принципиальное значение имела и задача снижения первоначальных затрат предпринимателей (затраты на заведение дела). На исходе столетия стали ощущаться позитивные результаты буржуазных преобразований, и на базе растущей капиталистической экономики действительно активизировалась переселенческая политика, но правительство и представители крупного российского капитала чрезмерно увлеклись милитаристскими и экспансионистскими планами, найдя многомиллионным накоплениям иное применение.

¹ Погенполь М. Очерки возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV-летия его существования. СПб., 1903; Крушанов А.И. О развитии торгового мореходства на русском Дальнем Востоке в последней четверти XIX — начале XX в. // Материалы по истории Владивостока. Кн. 1. 1860—1917. Владивосток, 1960; Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке в эпоху капитализма и первые годы Советской власти (1860—1925 гг.). Владивосток, 1978; Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. — 1941 г.). Хабаровск, 1997; Алепо А.В. Зарубежный капитал и предпринимательство на Дальнем Востоке (конец XVIII в.— 1917 г.). Хабаровск, 2001; Петров А.И. Формирование корейского населения и его хозяйственная деятельность на территории русского Дальнего Востока. 1864—1917 гг. Владивосток, 1987.

² РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 547. Л. 36.

³ Там же. Д. 544. Л. 256 об.; Д. 547. Л. 24 об.

⁴ Там же. Ф. 701. Оп. 1. Д. 42. Л. 3 об.

⁵ Там же. Ф. 702. Оп. 2. Д. 553. Л. 2 об., 5.

⁶ Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание... С. 73.

⁷ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 556. Л. 27.

⁸ Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение Дальнего Востока во второй половине XIX — начале XX в. // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. Владивосток, 1989. С. 112.

⁹ РГИА ДВ. Д. 547. Л. 22.

¹⁰ Там же. Л. 29.

¹¹ Россия: Энциклопедический словарь. Л., 1991. С. 354.

¹² РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 561. Л. 20.

¹³ Там же.

¹⁴ Там же. Л. 22.

¹⁵ Там же. Л. 45—50.

¹⁶ Там же. Л. 318.

¹⁷ Там же. Л. 219; Всеподданнейший отчет военного губернатора Приморской области генерал-лейтенанта Чичагова за 1900 г. Владивосток, 1901. С. 88.

¹⁸ Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России... С. 19.

¹⁹ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 544. Л. 258 об.

²⁰ Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание... С. 78.

²¹ Там же. С. 68.

²² Сильницкий А.П. Поездка в Камчатку и на р. Анадырь // Зап. Приамур. отд-ния ИРГО. Т. 2. Вып. 3. Хабаровск, 1897.

²³ Всеподданнейший отчет военного губернатора Приморской области генерал-лейтенанта Чичагова за 1900 г. С. 86.

SUMMARY: The article written by Alexei Illarionov, a post-graduate of the Institute of History — «The Russian Far Eastern Cabotage» deals with the results of the development of the Russian cabotage in the region in the second half of the 19th century. The author admits its modest achievements: the Russian ship-owners failed in the competition with foreigners; they didn't manage to supplant them from this sphere. But the State takes all possible measures in order to solve transport problems in the Far East.