А.К. Гагиева, Н.Н. Гагиев*

**Роль купеческого элемента в освоении арктических территорий
Европейского Севера России во второй половине XIX – начале XX века.
К постановке проблемы**

Изучение роли купеческого элемента в освоении арктических территорий Европейского Севера России до настоящего времени недостаточно изучена. В работах, посвященных истории торговли, формированию рынков в Коми крае второй половины XIX – начала XX в., рассматривались различные вопросы, связанные с коммерческой деятельностью купцов, мещан и крестьян. Однако их деятельность по освоению арктических территорий Европейского Севера либо умалчивалась, либо не являлась исследовательской задачей. Цель настоящего сообщения – изучить роль купеческого элемента в освоении арктических территорий.

Ключевые слова: арктические территории, население, купцы, крестьяне, модернизация, рынки, пути сообщения

A.K. Gagieva, N.N. Gagiev

**The role of the merchant element in the development of the Arctic territories
of the European North of Russia in the second half of the XIX – early XX
centuries. To the formulation of the problem.**

The study of the role of the merchant element in the development of the Arctic territories in the Arctic territories of the European North of Russia has not been sufficiently studied to date. In the works devoted to the history of trade, the formation of markets in the Komi region of the second half of the XIX – early XX centuries, various issues related to the commercial activities of merchants, burghers and peasants were considered. However, their activities on the development of the Arctic territories of the European North were either silent or not a research task. The purpose of this report is to study the role of the merchant element in the development of the Arctic territories.

Key words: Arctic territories, population, merchants, peasants, modernization, markets, communication routes

Изучение истории освоения арктических территорий является актуальным. Это связано не только с усилением внимания к освоению Арктики сегодня, но и с новыми подходами к изучению исторических процессов. Речь идет о концепции модернизации, которая занимает достойное место в российской историографии и в системе гуманитарного знания. В работах ученых уральской школы В.В. Алексеева, И.В. Побережникова, К.И. Зубкова и других разработаны концептуальные подходы к изучению российской модернизации, ее факторы, механизмы и этапы [1]. При этом под модернизацией понимается протяженный, охватывающий несколько десятилетий всеобъемлющий исторический процесс, включающий инновационные мероприятия, в ходе которых люди совершали переход от традиционного, аграрного общества к современному индустриальному. Если на уровне становом и региональном история модернизации достаточно хорошо изучена, то для ряда национальных регионов изучение процесса модернизации и ее влияния на историческое развитие только начинается [2].

* Гагиева Анна Капитоновна (Сыктывкар) – доктор исторических наук, профессор, доцент, Коми республиканская академия Государственной службы и управления, gngkol2@mail.ru; Гагиев Николай Николаевич (Москва) – кандидат экономических наук, доцент, Российский государственный экономический университет им. Г.В. Плеханова.

Цель работы состоит в исследовании роли купеческого элемента в освоении арктических территорий Коми края во второй половине XIX – начале XX в. Основными источниками стали опубликованные материалы, посвященные исследованию развития торговли и путей сообщения в Коми крае, а также материалы, отложившиеся в Научном архиве Коми научного центра [3].

Арктические территории – термин относительно новый. Он обозначает часть Арктики, находящейся под суверенитетом той или иной страны. Мы рассматриваем арктические территории, находящиеся под суверенитетом России, которые включают, кроме Мурманской области, Ненецкого и Чукотского автономных округов и др., территории, находящиеся в Республике Коми: города Воркута, Усинск, Инта и Усть-Цилемский район. В изучаемое время – это Большеземельская тундра, северная часть бассейнов рек Печора, Цильма, Уса и их притоков. Она входила в Печорский уезд Архангелогородской губернии. История заселения этих районов представлена трудами Л.Н. Жеребцова, И.Л. Жеребцова, Д.В. Вишняковой и др. [4]. Авторы показывают миграционные процессы, проходившие на этой территории, анализируют основные занятия населения, показывают роль русского элемента при продвижении на север и т.д. На основе опубликованных и неопубликованных источников авторы приходят к справедливому выводу, что ко второй половине XIX в. фиксируется увеличение количества населения на реках Печора, Ижма, Цильма и Пижма [5]. Заселение этой территории к началу изучаемого периода было практически завершено.

Все территории отличались суровыми природно-климатическими условиями, малопригодными для ведения сельского хозяйства, сезонного и находившегося в сильной зависимости от климатических колебаний. Это не могло не отразиться на складывающихся здесь социальных и экономических отношениях. Следствием низкого плодородия почвы и недостатка в силу климатических условий рабочего времени являлись невысокий уровень производительности труда и агротехнической культуры. Это, в свою очередь, приводило к сохранению общинных форм жизнедеятельности, обеспечивающих солидарное поведение крестьян в хозяйственной, социокультурной и прочих сферах [6].

Прибывая на северные территории, зачастую поселенцы сталкивались с иными, чем прежде, климатическими условиями, а также начинали выстраивать коммуникации с проживающим здесь населением. По данным архивных документов, освоение вновь заселенных пространств требовало становления новых хозяйственных типов. Русские переселенцы, создавая свой «мир», организовывали хозяйство в соответствии с географическими условиями и параллельно с этим создавали свой быт, культуру, при этом сохраняя те традиционные черты, которые они принесли с собой. Освоение территорий носило исключительно аграрно-промысловый характер. На него оказывал существенное влияние и конфессиональный элемент. Он был представлен «внесистемными» и оппозиционными элементами в виде преследуемых старообрядцев [6]. Они были оформлены организационно и успешно существовали в Усть-Цильме. Представители этих общин активно участвовали в освоении арктических территорий, а представители купечества – выходцы из старообрядческой среды – активно использовали ресурсную базу арктических территорий, что, в конечном итоге, усиливало роль купеческого элемента в освоении изучаемой территории.

В настоящее время деятельность купеческого элемента при освоении этих территорий рассмотрена недостаточно. Тогда как исследование деятельности купечества и его роли в истории Коми края имеет обширную историографию. Ученые, рассматривая рынки сбыта, ассортимент продаваемых товаров, абсолютно верно подчеркивали значение торговых центров и путей сообщения на изучаемой территории в деле снабжения населения продовольственными и промышленными товарами, однако в работах не нашли отражения ряд вопросов, связанных с методами развивающихся рыночных отношений в регионах [7].

Купечество или купеческий элемент в широком смысле означает торговцев, а в узком – исторически сформировавшуюся социальную общность людей, занятых торговлей или иной предпринимательской деятельностью. В XIX – начале XX в. купечество стало вторым по численности после крестьянства источником формирования буржуазии. С принятием Положения «О пошлинах на право торговли и иных промыслов» (1 января 1863 г., с изменениями от 9 февраля 1865 г.) представители всех сословий получили возможность заниматься торговым или промышленным предпринимательством, платя особые сборы и не перечисляясь в купечество. Связь между получением купеческого гильдейского свидетельства и занятием предпринимательством окончательно прекратилась после издания Положения «О государственном промысловом налоге» (8 июня 1898 г.), согласно которому право на ведение собственного дела стали давать промысловые свидетельства трех торговых и восьми промышленных разрядов в зависимости от доходности, расположения, степени механизации предприятия, числа рабочих. Это привело к активизации рыночных отношений, расширению сферы торговли, увеличению оборота.

Купцы доставляли товары в труднодоступные арктические районы по грунтовым дорогам, рекам, где одной из главных оставалась Печора с ее притоками. В зимнее время дорога проходила по «зимникам», которые проходили по руслам замерзших рек и болот. Как показано в исследованиях М.А. Мацука и В.В. Шаньги-

ной, все дороги в зависимости от назначения делились на «почтовые, торговые и проселочные». В арктической зоне – это зимняя дорога между Усть-Цильмой и Вожгоры (на р. Мезень), а также водно-гужевой тракт между Печорским и Камским бассейнами через Якшинскую пристань и др. По этим дорогам населению арктических территорий доставлялись самые разнообразные грузы и вывозились продукты охоты, рыболовства, точильный камень и т.д. [8]. Дороги использовались и в предыдущее время и были известны как купцам, так и промышленникам. Эта транспортная инфраструктура и стала базой освоения новых территорий со стороны купеческого элемента.

Во второй половине изучаемого времени перед обществом была поставлена задача расширения воспроизводственной базы. Это стимулировало освоение новых пространств, внедрение новых средств передвижения, активное включение населения и областей в производственные отношения. На первый план выдвигались скорость и эффективность развивающихся рыночных взаимодействий между территориями Коми края. Существовавшая в начале XIX в. структура товарообмена между районами позволяла осуществлять экономическое развитие края при сохранении определенной разобщенности. Монополия низких цен за счет эксплуатации природных ресурсов, что предполагало их экстенсивный «отбор» на огромных территориях и использование архаичных социальных институтов, приводила к развитию замкнутых хозяйственных и социальных «миров».

В изучаемое время ситуация меняется. Перед обществом ставится задача преодоления институциональной и технической отсталости страны и территорий. Она предполагала последовательное расширение «эффективной национальной территории», за счет развития рынка, пространственной мобильности основных факторов развития производства, капиталов, труда и транспортной инфраструктуры. При этом пространственной экспансии территорий отводилось особое место. Сюда входила и арктическая зона Европейского Севера России. Она представляла интерес для купеческого элемента не только наличием здесь уникальных природных богатств, но и наличием рынков сбыта.

Известно, что в 1887 г. на изучаемую территорию приходит сибирский купеческий элемент, представленный торговым домом А.М. Сибирякова. Благодаря его усилиям была проложена дорога до с. Ляпина, далее к р. Щугору – правому притоку Печоры. Прежде чем приступить к строительству, весь путь был обследован, составлены и уточнены карты, изучены климатические условия. Кроме этого, собирались сведения о составе населения, его платежеспособности, а также перспективах расширения освоенной территории. В 1886 г. дорога была открыта и по ней уже А.М. Сибиряков доставил до 30 тыс. пудов хлеба [9]. Помимо хлеба А.М. Сибиряков в 1886 г. доставил на Печору до 7 тыс. кож, 2,5 тыс. пудов каменной соли, 1 тыс. пудов сала. Кож и сало погрузил на пароход «Норденшельд» и отправил в Скандинавию. Оттуда привез до 10 тыс. пудов соли, по тысяче пудов масла деревянного, рису, керосину, тысячу пудов «красок тёртых», 120 пудов табака прессованного. Соль была продана на Печоре по 45 коп. за пуд, а все остальное увезли зимой в Сибирь, в том числе печорские товары: 300 пудов точильного камня, 300 пудов шерсти оленьей, 60 пудов семги [9]. В течение лета 1886 г. из Сибири до Ляпина было доставлено для зимней перевозки на Печору 150 тыс. пудов товаров, в том числе 130 тыс. пудов муки ржаной, 5 тыс. пудов ржи и т.д. [9].

Пространственно-ресурсный потенциал арктических территорий привлекал и усть-сысольское купечество. Речь идет о деятельности В.Н. Латкина. Известно, что в 1859 г. он создал Печорское лесное товарищество для вывоза в Лондон печорской лиственницы. Для этого его представитель Н. Оленников обследовал фарватер и устье Печоры, изучил бассейн реки и подтвердил возможность строительства порта в устье реки. В 1860 г. первая партия леса была доставлена в Нант, а в 1861 г. уже в Лондон и Бордо. В 1864 г. М.К. Сидоров организовал на Печоре речное пароходство, которое занималось перевозкой грузов в Европу через Нарьян-Мар. С 1860 по 1867 г. в устье Печоры побывало около 130 русских и иностранных кораблей [10]. Постоянное пароходное движение было организовано также купеческим элементом. Речь идет о чердынских купцах и предпринимателях, о которых достаточно много написано [11]. Однако не только природные ресурсы привлекали в арктические территории купцов и предпринимателей, ими двигали и научное познание неизведанного, и высокая идея служения обществу и народу, о чем красноречиво говорят дневники В.Н. Латкина [12].

К концу изучаемого времени, освоение региона со стороны купцов и предпринимателей расширяется. Особенностью этого этапа стало создание здесь промышленных предприятий лесозаготовительной отрасли, которые появились на Печоре в 1892–1895 гг. Активное участие в их создании принимают как российские купеческие дома, так и иностранные [13]. Рассматривая роль купеческого элемента в освоении арктических территорий, нельзя не упомянуть о крестьянах, которые получив от купцов, прибывающих на Печору товары, перепродавали их своим односельчанам. Эти предприимчивые крестьяне Усть-Цилемской и Ижемской волостей Печорского уезда к концу изучаемого периода создавали собственные торговые семейные дома. Они формировали сеть своих постоянных покупателей в населенных пунктах, которые сдавали им продукты охоты и рыболовства взамен на необходимые товары. Обычно сами перекупщики выезжали в населенные пункты и проводили торговые операции. Можно отрицательно относиться к подобным операциям, но следует учитывать и то обстоятельство, что, вовлекая местное население в подобные сделки, местный торговый элемент

расширял сферу своего влияния, активизировал освоение территорий, ускорял развитие товарно-денежных отношений.

Рассматривая роль купеческого элемента в освоении арктических территорий, необходимо также отметить, что она являлась опорным элементом конструкции региона, определяя в дальнейшем структуру его исторического развития. Снабжая население арктических территорий продуктами питания и предметами первой необходимости, купеческий элемент решал не только задачи получения прибыли. Строительство дорог, часовен, православных храмов, участие торговцев в общественных мероприятиях живущего здесь населения, научные обследования территории приводили к развитию континентального арктического района Российской империи. Влияние купеческого элемента на жизнь населения арктических районов способствовало созданию условий для выживания народа в трудных природно-климатических условиях. Это, в свою очередь, активизировало геополитический фактор на стадии российской модернизации второй половины XIX – начала XX в., что усиливало взаимоотношения общества и природной среды и вводило «ценностный компонент», который проявлялся в «отборе географических свойств территории действительно критически важных для выживания народа как государственно оформленной общности» [14].

Источники и литература

1. Опыт российских модернизаций XVIII–XX вв.: взаимодействие макро- и микропроцессов / В.В.Алексеев, Е.В.Алексеева, К.И. Зубков и др.; Ин-т истории и археологии. Екатеринбург: Банк научной информации, 2011. 404 с.; *Побережников И.В.* Модель фронтальной модернизации в истории России: концептуальная интерпретация // Модернизация в условиях освоения восточных регионов России в XVIII – XX вв. Сб. науч. ст. Екатеринбург, 2012 и др.
2. *Алексеев В.В.* Эволюция и революция в модернизационной динамике Российской цивилизации // Модернизация в цивилизационном контексте: российский опыт перехода от традиционного к современному обществу / Отв. ред. В.В. Алексеев. Екатеринбург, 2011. С. 4–29.
3. Чердынь // Перм. губ. ведомости. 1899. № 231; Чердынь // Перм. губ. ведомости. 1900. № 240; *Балуева Д.Д.* Промышленность Коми края в последней трети XIX века: Научный отчет // Науч. архив Коми НЦ УрО РАН. Ф. 1. Оп. 12. Д. 55.
4. *Вишнякова Д.В.* Этнодемографические процессы в Коми крае в XIX – начале XX в. Сыктывкар, 2012; *Жеребцов И.Л.* Коми край в XVIII – середине XIX века: территория и население. Сыктывкар, 1996; *Жеребцов Л.Н.* Историко-культурные взаимоотношения коми с соседними народами. М., 1972; *Жеребцов И.Л.* Коми край в XVIII – середине XIX вв.: территория и заселение. Сыктывкар, 1998.
5. *Вишнякова Д.В.* Этнодемографические процессы в Коми крае в XIX – начале XX в. Сыктывкар, 2012; *Жеребцов И.Л.* Коми край в XVIII – середине XIX века: территория и население. Сыктывкар, 1996.
6. *Гагиева А.К.* Модернизация Европейского Севера России в XVIII веке // **Коми Республиканская Академия государственной Службы и управления Вестник.** Теория и практика управления. 2014. № 12 (17). С. 63–69.
7. Очерки истории Коми АССР. Т. 1. Сыктывкар, 1955. 352 с.; История Коми АССР. 2-е изд., доп. Сыктывкар, 1981. 480 с.; История Коми с древнейших времен до конца XX века. В 2-х т. Сыктывкар, 2004; *Мацук М.А., Шаньгина В.В.* Торговля и пути сообщения в Коми крае в XIX в. Сыктывкар, 1996; *Лейман И.И.* Социокультурный фактор ярмарочной деятельности (на примере Европейского Севера России XIX – начала XX вв.) // Историко-культурные аспекты изучения северных территорий России (исследования, источники, историография). Сборник статей. Сыктывкар: ГОУ КРАГСиУ, 2017. С. 89–101; *Лейман И.И.* Торговля на Европейском Севере России в XIX веке: историографический обзор // Литературное наследие региона: сохранение, интеграция в цифровую среду, перспективы чтения: материалы международной научно-практической конференции (Сыктывкар, 30 окт. – 1 нояб. 2017 г.) / Нац. б-ка Респ. Коми; сост. Н.В. Гурьева. Сыктывкар, 2017. С. 277–281 и др.
8. История Коми с древнейших времен до конца XX века. В 2-х т. Сыктывкар, 2004. С. 434–435; *Окладников Н.А.* Из прошлого Печорского края: исторические очерки. Архангельск, 2014. С. 40–55.
9. Обзорение Печорского края архангельским губернаторомъ действительным статским советникомъ князем Н.Д. Голицыным летом 1887 года. Архангельск, 1988. С. 107–108.
10. *Вавилов Н.Н., Кудрявцева Л.* В.Н. Латкин и его дневник путешествия на Печору (1840 и 1843) // Известия Коми филиала Всесоюзного геогр. об-ва. 1964. Вып. 9. С. 70–75; *Пыстин М.С.* Печора. Сыктывкар: Коми кн. изд-во, 1974. 194 с.; *Богданов И.А.* Деятель не из ряда обыкновенных // Петербургская фамилия: Латкины. СПб.: Искусство, 2002. 268 с. и др.
11. *Чагин Г.Н.* Этносы и культуры на стыке Европы и Азии. Пермь, 2002. С. 329–332; Он же. Социально-экономическое развитие Чердынско-Печорского края в XVIII–XX вв. // Вестник Пермского университета. Вып. 1 (28), История, 2015.
12. *Латкин В.Н.* Дневник Василия Николаевича Латкина, во время путешествия на Печору в 1840 и 1843 годах. Ч. 1 и 2. Санкт-Петербург: Типография Императорской Академии наук, 1853.
13. *Балуева Д.Д.* Промышленность Коми края в последней трети XIX века: Научный отчет // Науч. архив Коми НЦ УрО РАН. Ф. 1. Оп. 12. Д. 55.
14. *Зубков К.И.* Геополитика как отражение структур исторического опыта // Воспитательный потенциал исторического образования: сб. науч.ст. XII Всерос. ист.-пед. чтений. Екатеринбург, 2008. Ч. I. С. 120.