

ками; *торговые*, имевшие специальные комнаты для служащих; *кладовые*, которые являлись подсобными для торговых паузков во время плавучих ярмарок по Лене. Перед Первой Мировой войной стали строить кулиги и утюги. Кулига — это судно с плотным остовом в подводной части и легкой надстройкой над водой, а утюг — полкулиги.

Наиболее широкое распространение постройка сплавных грузов получила в дореволюционное время. В 1910 г. было построено 943 судна против 264 в 1889 г. (*Черных А.В. Ленская сплавная ярмарка и задачи экономической политики в Приленском крае // Сб. трудов ирк. гос. ун-та. Вып.Х. Факультет права и местного хозяйства. Иркутск, 1926. С.198*). Следовательно, развитие судостроения в таком отдаленном регионе Иркутской губернии, как Ленский край, являлось важной составляющей жизнедеятельности данного района.

Таким образом, в экономической жизни Иркутской губернии важное место занимали деревообрабатывающие промыслы, которые обеспечивали необходимые хозяйственно-бытовые потребности населения. Отдельным аспектом рассмотрения роли деревообработки являются народные художественные промыслы, связанные с резьбой по дереву, изготовлению и росписью деревянной мебели и посуды и т.д. Это направление может служить темой для следующего научного рассмотрения.

**В.В. СИННИЧЕНКО  
А.И. КОРОБЧЕНКО**

## **ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРАВА ИНОСТРАНЦЕВ НА ВОСТОКЕ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX—НАЧАЛЕ XX вв.**

Отличия от общероссийского законодательства в регулировании предпринимательской деятельности иностранцев на Дальнем Востоке России существовали *в ряде отраслей экономики*. Особые правила, в частности, действовали в регионе в каботажном судоходстве. Согласно российскому законодательству (ст. 161 Устава торгового, изд. 1857 г.) каботажное судоходство в России составляло исключительное право российских подданных, иностранцы на протяжении всей второй половины XIX в. перевозили российские грузы (*АВПРИ. Ф. Китайский стол. Оп. 491 (1902–1915). Д. 2755. Л. 124об.*).

Российские власти не исполняли эти нормы законодательства, так как из-за отсутствия российских предпринимателей и судов в достаточном количестве точное исполнение закона привело бы к прекращению сообщения между населенными пунктами побережья и снабжения населения необходимыми товарами. Закон от 17 мая 1888 г. (вошедший в Свод Законов издания 1892 г. в качестве ст. 344 т. II) фактически разре-

шил существовавшее положение вещей. Приамурскому генерал-губернатору (в параграфе 1 закона) было предоставлено право «...разрешать в крае, по мере необходимости, иностранный каботаж и облагать таковой особыми сборами» до тех пор, пока не разовьется российское прибрежное судоходство. Эти полномочия генерал-губернатору были даны на 10 лет, до 17 мая 1898 г., однако впоследствии они несколько раз продлевались до 1908 г.

Помимо парового каботажа иностранцы контролировали и рынок услуг парусного каботажа. За использование шаланды Владивостокские городские власти брали пошлину в 10 р. в год (*Слюнин Н.В. Современное положение нашего Дальнего Востока. СПб.: Тип. МФ., 1908. С. 190–191*).

В 1908 г., после истечения очередных десяти лет дозволявших по ст. 344 иностранцам право вести каботажные рейсы в крае, встал вопрос о характере деятельности иностранных арматоров на русском Дальнем Востоке. 4 августа 1909 г., состоялось совещание специальной комиссии Совета Министров, на которой обсуждался вопрос «О дальнейшем сохранении в силе некоторых временных мер, касающихся допущения и каботажа в водах Приамурского края и обложения проживающих в нем китайцев и корейцев» (*Особые журналы Совета Министров Российской империи. 1909–1917 гг. 1909 год. М.: Российская политическая энциклопедия (Росспэн), 2000. С. 317–319*).

Члены комиссии постановили дозволить каботажные перевозки на иностранных пароходах в единичных случаях, с особого разрешения Приамурского генерал-губернатора и сохранить парусный каботаж, который в основном, осуществляли китайцы во Владивостоке (*АВПРИ. Ф. Китайский стол. Оп. 491 (1902–1915). Д. 2755. Л. 175–176*).

Останавливаясь в заключении на вопросе о сроке, до которого надлежало бы продлить полномочия Приамурского генерал-губернатора разрешать иностранным судам каботаж вдоль русского побережья в единичных случаях, было решено остановиться на дате 1 октября 1913 г. Тогда должен был истечь срок действия договоров российской администрации и иностранных судовладельцев по содержанию срочных сообщений в заливе Петра Великого между Владивостоком и заливом Св. Владимира, а также Императорской Гаванью (*Там же. Л. 176 об.*).

12 марта 1913 г. министерство путей сообщения (МПС) возбудило на межведомственном совещании под председательством Приамурского генерал-губернатора Н.Л. Гондатти дело об ограничении числа иностранных подданных в составе команд на судах Амурской флотилии 25%. Дело в том, что на рубеже XIX–XX вв. по действовавшему тогда закону (ст. 197 Св. Зак. Т. XI, Ч. 2. Уст. Торг., изд. 1903) на российских судах разрешалось предоставлять работу иностранцам, численностью не более 33% от общего количества матросов. В то же время иностранные суда, занимавшиеся каботажем, набирали команду из китайцев и

корейцев, японцев. Экономя на заработной плате матросов, владельцы судов могли предоставить своим заказчикам более выгодные условия (*Примечания к стенографическим отчетам Государственной Думы. IV созыв, сессия 1-я, 1912–1913 гг. Вып. II. (№ 366–435). СПб.: Государственная типография, 1913. № 377*).

Поэтому Государственная Дума постановила запретить набирать на парусные суда иностранцев в качестве матросов не более 25% от общей численности команды. Надо отметить, что на 520 мелких судах занимавшихся каботажом из 4 500 матросов китайцев было 2 000, следовательно, законопроект должен был частично сократить число китайских рабочих в крае (*АВПРИ. Ф. Тихоокеанский стол. Оп. 487. Д. 1055. Л. 57*).

В отношении российских паровых судов было принято решение временно до 1 января 1913 г. содержать не более 50% иностранной машинной и палубной команды (*Там же. Л. 55–57*).

В октябре 1913 г. МВД удалось предоставить в Государственную Думу России законопроект об ограничении квоты иностранных матросов на русских судах 25%. Докладчиком по законопроекту выступил депутат Б.И. Кринский.

После выступления докладчика финансовой комиссии по поводу проекта МТиП было принято решение с 1 января 1914 г. набирать на мелкие парусные суда команды исключительно из российских подданных (*Там же. Л. 56*).

Кроме этого, существовал в регионе облегченный режим пребывания для иностранных рабочих. Впервые юридическое разрешение на допуск иностранных рабочих в край дал генерал-губернатор Восточной Сибири Н.Н. Муравьев. В 1856 г. он воспретил найм российских крестьян на приисковые работы (распоряжение было отменено только в 1907 г.), и стал привлекать на них китайцев (прим. 2 к п. 5 прил. к ст. 661 Уст. горного). Согласно российскому законодательству, а именно Уставу Горному (ст. 259, прим. 267 ст. 417, прим. 5, 557, ст. 661, изд. 1902 г.), а также ст. 1033 Собр. Зак. Российской Империи изд. 1903 г. на протяжении второй половины XIX в.–начала XX в., иностранные подданные допускались к ведению горных работ «без всяких ограничений в правах во всех местностях Сибири, за исключением пограничных местностей, поименованных в ст. 315 п. 6, ст. 317, 318 и 593 Уст. Горн, изд. 1912 г.» (*ГАИО. Ф. 25. Оп. 11. Д. 134. Л. 7–8*). Эта привилегия действовала до издания 21 июня 1910 г. закона о недопущении иностранных рабочих на работы, производимые казной и на государственные предприятия. После этого появились распоряжения Иркутского и Приамурского генерал-губернатора о запрете на привоз китайских рабочих без специального разрешения и о штрафах для лиц способствующих их приезду.

Итак, российские региональные власти были заинтересованы в тех денежных поступлениях, которые они получали от иностранного кабо-

тажа. Именно поэтому местная администрация выступила инициатором введения и всецело поддерживали действие ст. 344 Учр. Сиб., предоставлявшей иностранцам право осуществлять каботажные рейсы между российскими портами. Также потребности растущего российского гражданского флота на Дальнем Востоке не позволяли российской администрации долгое время ввести правила серьезно ограничивающие применение азиатского труда на российских судах, что также не соответствовало общеимперскому законодательству.

Итак, «особые права иностранцев» на Дальнем Востоке России выразились в режиме допуска к горной добыче и каботажу.

Эти промыслы были запрещены иностранцам на территории всей России, но периодически разрешались на востоке империи.

**В. П. ШАХЕРОВ**

## **СИБИРСКОЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО И ПРОБЛЕМЫ РАСШИРЕНИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ СО СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ В КОНЦЕ XVIII–ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВВ.**

Российско-китайская торговля, несмотря на взаимовыгодный для обеих сторон характер, была ограничена территориально и хронологически. Она имела черты пограничной меновой торговли и была сосредоточена в одном пункте — Кяхте. Основной промен продолжался в течение всего нескольких месяцев с ноября по март. Представители крупного капитала неоднократно делали попытки к расширению торговых связей с китайским государством, искали новые рынки сбыта. Во второй половине XVIII в. в их среде возникли различные проекты установления торговых отношений с государствами Юго-Восточной Азии: Китаем, Японией, Кореей, Индией, Филиппинами, а на Американском материке с испанцами и американцами. Еще Г.И. Шелихов стремился установить морскую торговлю с Китаем через Кантон, а затем подобные попытки неоднократно предпринимала Российско-Американская компания.

Огромный китайский рынок, предьявлявший повышенный спрос на пушнину, был значительным фактором, стимулирующим освоение новых промысловых территорий на северо-востоке Сибири, островах Тихого океана и северо-западном побережье Америки. С середины XVIII в. обширные территории тихоокеанского и американского севера были включены в зону воздействия российского капитала, а позднее и политического влияния Российской империи. С 1741 по 1799 гг. было совершено 110 плаваний на острова Тихого океана, а общий промысел частных компаний составил до 8 млн р. (*Алексеева Е.В. Русская Америка.*