

УДК 94(571.54)+(517.3)

КАЛЬМИНА Лилия Владимировна – д.и.н., доцент; ведущий научный сотрудник отдела истории, этнологии и социологии Института монголоведения, буддологии и тибетологии Сибирского отделения РАН (670047, Россия, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6; kalminal@gmail.com)

ПЛЕХАНОВА Анна Максимовна – д.и.н., доцент; ведущий научный сотрудник отдела истории, этнологии и социологии Института монголоведения, буддологии и тибетологии Сибирского отделения РАН (670047, Россия, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6; plehanova.am@mail.ru)

ЗАБАЙКАЛЬСКИЕ ГОРОДА В ТОРГОВОМ ПРОСТРАНСТВЕ ТРАНСГРАНИЧЬЯ (1880–1920-е гг.)

Аннотация. Запоздывающее промышленное развитие Забайкалья и удачное географическое положение забайкальских городов на торговых трактах на многие десятилетия определили их торговую специализацию. Значимость городов во многом зависела от экономической политики правительства и геополитических факторов, выведших на первый план тот или иной торговый центр. Транссибирская магистраль, разрушив имидж Кяхты как главных «ворот» чайной торговли, закрепила за Верхнеудинском роль торгово-транспортного центра Забайкалья. В 1920-х гг. торговое пространство трансграничья вновь изменилось: Кяхта стала пунктом контрабандной торговли; Верхнеудинск оставался торгово-распределительным центром до конца 1920-х гг., когда начавшаяся промышленная революция превратила его в крупный индустриальный центр Забайкалья.

Ключевые слова: Верхнеудинск, Кяхта, трансграничье, торговля, ярмарка, железнодорожная магистраль

В рассматриваемый период торговля была одной из наиболее динамичных отраслей экономики сибирского края. Объективно ее процветанию способствовало слабое развитие местной промышленности при росте потребностей в товарах фабричного производства. Постоянная зависимость от всероссийского товарного рынка была одной из основных особенностей региона [Асалханов 1963: 446].

Торговое пространство Забайкалья, включенное в сибирский рынок, было неоднородным. С XVIII в. оно разделилось на два сектора, существующих достаточно автономно. Интенсивность и направление их деятельности определялись главными «артериями», питающими региональную торговлю и поддерживающими ее экономические связи с центральной Россией и соседними странами: Большим Московским трактом и Кяхтинским – «чайным». На территории Забайкалья Московский тракт шел через Верхнеудинск и Читы на Шилку и Сретенск; Кяхтинский – от Иркутска через Култук на Кяхту. В конце Московского тракта начинались пути торговых связей с востоком: к северо-востоку на Амур и к югу – в Китай [Лаженцев, Недешев 1972: 11]. Центром первого сектора, определяющего «лицо» забайкальской внутренней торговли, был Верхнеудинск. Приграничная Кяхта определяла характер внешней торговли с Монголией и Китаем.

Доминантой верхнеудинской торговли была знаменитая ярмарка, на протяжении многих десятилетий формировавшая торговую репутацию города. Верхнеудинская ярмарка и на рубеже XIX–XX вв. составляла основу городского благополучия. На нее съезжались торговцы из Иркутска, Нерчинска, Читы, Кяхты, Баргузина, приезжали представители крупных торговых фирм из Москвы и других городов западной части империи. По подсчетам чинов полиции, надзиравших за порядком на ярмарке, ее обороты, даже при отсутствии возможности получения точных сведений об объеме привезенных и проданных товаров вследствие «нежелания многими обнаруживать размеры своего дела», достигали 3 млн руб.¹

¹ Государственный архив Республики Бурятия (ГАРБ). Ф. 10. Оп. 1. Д. 577. Л. 2; *Забайкальские областные ведомости*. 1895. № 11. Прилож. к неофициальной части.

Отсутствие региональной промышленности определяло и структуру товарной массы, выставяемой на ярмарке: ввозная продукция заметно преобладала над местной. Хотя для населения Западного Забайкалья Верхнеудинск был основным рынком сбыта местной продукции, ярмарка слабо демонстрировала производственный потенциал региона, который ограничивался «одними лишь сырыми материалами, домашней обработкой обработанными»¹. К тому же привезенные товары не соответствовали растущему спросу забайкальцев: им часто предлагался залежалый товар, который не удалось реализовать на московском, нижегородском и даже иркутском рынках². Тем не менее городская власть связывала с ярмаркой перспективы дальнейшего развития Верхнеудинска, и при защите городских интересов судьба ярмарки неизменно выдвигалась на первый план.

Кяхта со своим статусом чисто торгового поселения, не имевшего аналогов в Восточной Сибири, была центром российско-китайской торговли и в этом качестве приобрела общероссийскую значимость. Продолжительное время кяхтинский торг процветал из-за отсутствия чайной культуры вне Китая, в то время как доступ в его внутренние области был затруднен. После объявления в 1861 г. Забайкалья и Приамурья зоной беспошлинной торговли и перенесения Кяхтинской таможни в Иркутск торговые обороты Кяхты еще более увеличились. Однако разрешение ввоза чая через западную границу России и открытие для торговли китайских морских портов пошатнули монопольное положение Кяхты, которая до этого находилась в самых благоприятных условиях, созданных политикой правительственного протекционизма. Ввоз дешевых иностранных товаров через порты Китая заметно потеснил более дорогую российскую мануфактуру. Для обеспечения выхода русских товаров на китайский рынок российское правительство разрешило вывоз золотой монеты через Кяхту и, желая отсрочить падение прославленного торгового центра, искусственно поддерживало кяхтинскую торговлю разницей в тарифах. Его усилиями вплоть до конца XIX в. коренных изменений в кяхтинской торговле не произошло, и город оставался главными «воротами» чайной торговли, особенно дешевыми сортами плиточного и зеленого чая. В 1890-х гг. ввоз китайских товаров через Кяхту даже имел тенденцию к росту. Однако торговый баланс определенно складывался не в пользу России. Мало того, что она вывозила товаров гораздо меньше, чем ввозила, вдобавок китайцы ввозили в Россию китайских товаров и вывозили российских гораздо больше, чем сами русские купцы. К примеру, в 1893 г. русские ввезли через Кяхту товаров на 13,6 млн руб., а китайцы – на 14,9 млн; в 1896 г. – соответственно на 16,8 и 19,4 млн руб.³ Однако здесь дело отнюдь не в нерасторопности русского купечества. Просто около 3/5 русских товаров отправлялись в Китай морем для снижения транспортных издержек, а после сбыта их в китайских портах или во внутренних районах Китая закупленные там товары привозились в Россию через Кяхту [Экономическое состояние... 1882: 348]. А вот в сложившейся структуре ввоза-вывоза Россия явно оставалась в проигрыше. В 1890-х гг. российская торговля через Кяхту утратила меновой характер. Если раньше чай в самой Кяхте выменивался на русские товары, то к концу XIX в. кяхтинская торговля свелась к покупке чая за деньги, и только незначительный объем товаров китайцы и монголы обменивали на российские продукты – хлеб, омуля, сало. В отчете Забайкальской области за 1889 г. указывалось, что из вывезен-

¹ *Забайкальские областные ведомости*. 1890. Прибавление № 4 к части неофициальной.

² *Сибирский торгово-промышленный и справочный календарь на 1896 г.* Томск. 1896. С. 257.

³ *Сибирский торгово-промышленный и справочный календарь на 1896 г.* Томск. 1896. С. 258; *Сибирский торгово-промышленный и справочный календарь на 1899 г.* Томск. 1899. С. 150.

зенных в Кяхту и Монголию товаров на сумму 3 242 235 руб. 91 $\frac{3}{4}$ коп. половину составляют золото и серебро¹.

В заграничной торговле Забайкалье выступало в роли не столько самостоятельного субъекта, сколько посредника. Через Кяхту Москва ввозила в Китай золото, серебро, кредитные билеты, т.е. валюту для покупки товаров, а вывозила полуфабрикаты. Доля забайкальских товаров в общем объеме вывоза составляла всего 5% [Соколов 1918: 87]. Город еще оставался крупнейшим торговым центром в Восточной Сибири, но его закат как центра заграничной торговли уже начался, т.к. при изменившейся ситуации он оказался в стороне от главных международных торговых путей.

Проведение Транссибирской магистрали по-разному сказалось на двух торговых центрах, ранее «державших» одну внутреннюю, другую трансграничную торговлю. Верхнеудинск, оказавшись в очень выгодном положении — на пересечении железнодорожной магистрали, судоходной Селенги и трактов на Кяхту и Баргузин, в центре густонаселенного и хлебородного района, — стал крупнейшим в Забайкалье экономическим и транспортным узлом. К городу закономерно перешла роль торгово-распределительного центра, снабжавшего Западное Забайкалье всеми привозными товарами, а также функции сборщика местного сырья. Его географическое положение, ресурсы окружающего района питали городскую торговлю, в т.ч. ярмарки. Сохранив ярмарки, железнодорожная магистраль изменила организацию городской торговли. Во-первых, ярмарки были «раздроблены». Вместо крупных возникла масса мелких ярмарок по деревням и селам, т.к. городская торговля вследствие своей отдаленности уже не могла удовлетворить потребности сельской местности, население и емкость рынка которой резко возросли. Во-вторых, удешевив привозные товары и расширив рынок сбыта, она лишила торгово-распределительные центры их монополии, «приобщив» мелкие населенные пункты к распределению товарных потоков [Головачев 1914: 129]. Децентрализация забайкальской торговли не пошатнула, тем не менее, положение Верхнеудинской ярмарки: она продолжала выполнять функции организации внутри- и межгородских торговых связей и в послереволюционный период.

В судьбе Кяхты железная дорога сыграла поистине разрушительную роль. С открытием непрерывного рельсового сообщения на всем огромном расстоянии от Ханькоу до Москвы была установлена провозная плата 4,97 руб. за пуд чая — намного ниже, чем при его доставке привычным гужевым способом через Кяхту [Пронин 1999: 42]. Кяхта осталась далеко в стороне от великого чайного пути и как центр чайной торговли просто перестала существовать. Даже некоторые кяхтинские торговцы предпочли часть чая, по крайней мере самого дорогого, доставлять морским путем. Если в 1897–1899 гг. годовой оборот Кяхтинской торговли достигал 17–20 млн руб., то к 1903–1904 гг. упал до 4–6 млн [Воробьев 1959: 87]. Отныне город был только местом небольшой торговли с Монголией, причем ввоз монгольских товаров был в 10 раз больше, чем вывоз русских товаров в Монголию. При всей пагубности роли Транссибирской магистрали для судьбы Кяхты, которая оказалась в стороне от трассы, падение кяхтинской торговли в не меньшей степени было обусловлено медлительностью и дороговизной доставки товаров, которые в условиях формирования капиталистических отношений делали ее анахронизмом.

«Убив» Кяхту и «подарив» Верхнеудинску независимость от Иркутска [Воробьев 1959: 88], железнодорожная магистраль способствовала обретению торговым пространством Забайкалья некоторого единства. Роль «объединителя» досталась

¹ *Забайкальские областные ведомости*. 1891. Прибавление к 1890 г.

Верхнеудинску, поскольку к нему частично перешли функции сборщика сырья из Монголии. Через железнодорожную станцию Верхнеудинск транзитом шла вся торговля Кяхты с Китаем.

Таким образом, до революции 1917 г. Забайкалье в трансграничной торговле играло скорее роль посредника, нежели самостоятельного субъекта торгового предпринимательства. Через него «перекачивались» огромные массы товара, но не здесь произведенных и полученных в результате торговых операций. Верхнеудинск, бывший крупным торгово-распределительным центром и до проведения Транссибирской магистрали, после ее прокладки упрочил свое положение, став в известной степени «организатором» торгового пространства в российско-монгольском приграничье. Кяхта, с лишением статуса центра русско-китайской торговли, жила надеждами на возрождение после предполагаемого проведения Кяхтинской железнодорожной ветки от Верхнеудинска через Кяхту и Монголию до Пекина¹. Однако осуществить эти планы до революции так и не удалось.

Годы революционного лихолетья, Гражданской войны и интервенции нанесли ощутимый удар по системе товарно-денежных отношений, однако не смогли полностью разрушить товарные связи. «Вольный рынок» продолжал функционировать, но из-за растущей инфляции ограничивался стихийными сделками. В Верхнеудинске на рынках среди частных торговцев чувствовалась полная анархия²; торговля, как внутренняя, так и внешняя, на 80% находилась в руках частного капитала³. «Купцы разных сортов» выбрасывали на рынок товары монгольского, японского и китайского происхождения, наживая громадные проценты⁴.

С момента советизации края торговое пространство претерпело изменения. С введением монополии на внешнюю торговлю «торговцы сразу растерялись, не знали, что им делать, им стало душно от закрытия восточной границы». Некоторые фирмы совершенно ликвидировали свои торговые дела⁵.

С введением свободной торговли в Верхнеудинске стали открываться государственные, кооперативные, частные лавки и магазины. В связи с ростом торговой сети начинает увеличиваться и торговый оборот. Если оборот Верхнеудинского рынка в 1922–1923 гг. составлял примерно 6 млн руб., то в 1923–1924 гг. — 10 002 032 руб.⁶ Важной формой общественной самодеятельности вновь стала Верхнеудинская ярмарка, через которую проходила значительная часть товарной массы. Среди участников ярмарки были неорганизованные мелкие частные торговцы, кооперативы, государственные торговые организации. Внешне конкуренция между ними отсутствовала, но фактически преимущества в доходах были у частника, его накладные расходы были доведены до минимума. Сформировавшаяся после проведения железнодорожной магистрали «дробная» ярмарочная система была восстановлена в 1920-х гг.

С 1924 г. в республике стали открываться отделения и агентства центральных государственных торговых органов — Дальторга, Хлебопродукта, Всекожсиндиката, Сибгосторга, Всероссийского текстильного синдиката, Русско-английского сырьевого общества (РАСО). Однако большинство указанных государственных торговых организаций открывали свои действия с целью заготовки сельскохозяйственного сырья, только отделение Текстильного синдиката — для снабжения Бурятии текстильными изделиями.

¹ ГАРБ. Ф. 10. Оп. 1. Д. 2256. Л. 49-51.

² ГАРБ. Ф. Р-753. Оп. 1. Д. 145. Л. 22(об).

³ ГАРБ. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 448. Л. 9.

⁴ ГАРБ. Ф. Р-753. Оп. 1. Д. 145. Л. 22.

⁵ Там же.

⁶ ГАРБ. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 448. Л. 9.

Укрепление роли и значения Верхнеудинска — столицы Бурят-Монгольской АССР — в формировании приграничного торгового пространства в 1920-х гг. связывалось с организацией крупного промышленного комбината в составе действующих предприятий (при условии их расширения и переоборудования) и за счет строительства новых. Госплан БМАССР определял перспективы широкого вывоза в Монголию продукции стекольного, винокуренного, электрометаллургического, целлюлозно-бумажного, экстрактно-варочного из бадана, лесопильного, лесохимического, маслособойного заводов [Козьмин 1926: 106-113].

Пока же неразвитая местная промышленность не только мало что могла представить на зарубежных рынках, но и слабо наполняла емкость бурятского рынка, в связи с чем республика испытывала систематическое недоснабжение по целому ряду товаров. К числу дефицитных относились хлопчатобумажные и шерстяные ткани, железо, чай, крупы, масло растительное, мыло. В 1925–1926 гг. потребности населения в хлопчатобумажных тканях были удовлетворены на 75%, в металлоизделиях — на 60%, в чае — на 40%¹, в 1927–1928 гг. — на 50%; 62,1%; 39,5% соответственно².

Недостающая потребность в товарах в значительной степени удовлетворялась путем контрабандного ввоза из Монголии за счет контрабандного же вывоза пушнины, золота и тому подобных местных экспортных эквивалентов. Контрабандная торговля процветала, несмотря на неоднократно принимаемые постановления обкома партии «О мерах по усилению борьбы с незаконным ввозом и вывозом товаров»³.

Таким образом, Кяхта, до революции долгое время бывшая главными «воротами» чайной торговли, в 1920-е гг. стала центром контрабандной торговли. Верхнеудинск же по-прежнему представлял собой основной рынок сбыта продукции слабо развитой бурятской промышленности и скупки местного сырья. Верхнеудинская ярмарка, продолжая определять торговый имидж города, имела в 1920-е гг. исключительно республиканское и внутригородское значение.

В последующие годы Кяхта так и не смогла восстановить свое былое могущество, несмотря на сооружение в 1930-х гг. железнодорожной магистрали Улан-Удэ — Кяхта (Наушки). В этом проекте Кяхте была отведена лишь роль транзитного пункта. Вместе с тем начавшаяся в конце 1920-х гг. экономическая модернизация в корне изменила экономическую роль Верхнеудинска/Улан-Удэ, который из торгово-транспортного превратился в крупный индустриальный центр Забайкалья.

Список литературы

Асалханов И.А. 1963. *Социально-экономическое развитие Юго-Восточной Сибири во второй половине XIX в.* Улан-Удэ: Бурятское книжное издательство. 493 с.

Воробьев В.В. 1959. *Города южной части Восточной Сибири (историко-географические очерки)*. Иркутск: Иркутское книжное издательство. 146 с.

Головачев П.М. 1914. *Экономическая география Сибири*. М.: Тип. Т-ва И.Д. Сытин. 180 с.

Козьмин Н.Н. 1926. *Основы капитального строительства Бурятии*. Верхнеудинск: Госплан БМ АССР. 144 с.

Лаженцев В.Н., Недешев А.А. 1972. Структура и экономические связи забайкальского хозяйства в дореволюционный период. — *История экономического раз-*

¹ Бурят-Монгольская АССР. *Очерки и отчеты. 1925–1926*. Верхнеудинск: Госплан БМ АССР. 1927. С. 76.

² Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 17. Оп. 21. Д. 562. Л. 337.

³ ГАРБ. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 790. Л. 48.

вития Забайкалья в конце XIX – начале XX века. Забайкальский краеведческий ежегодник. № 6. Чита. С. 3–28.

Пронин В.И. 1999. *Сибирь в составе всероссийского и мирового рынков в начале XX в. (1897–1917 гг.)*. Новосибирск: Изд-во НГПУ. 89 с.

Соколов В.Н. 1918. *Сборник докладов о забайкальском хозяйстве (по данным основной и текущей статистики)*. Чита: Изд. стат. отд. Заб. перес. р-на. Чита. 124 с.

Экономическое состояние городских поселений Сибири. 1882. СПб: Изд. Хозяйственного департамента Министерства внутренних дел. 374 с.

KAL'MINA Liliya Vladimirovna, Dr.Sci.(Hist.), Associate Professor; Leading Researcher of the Department of History, Ethnology and Sociology, Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (6 Sah'janovoj St, Ulan-Ude, Republic of Buryatia, Russia, 670047; kalminal@gmail.com)

PLEKHANOVA Anna Maksimovna, Associate Professor; Leading Researcher of the Department of History, Ethnology and Sociology, Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (6 Sah'janovoj St, Ulan-Ude, Republic of Buryatia, Russia, 670047; plehanova.am@mail.ru)

TOWNS OF TRANSBAIKALIA IN THE TRANSBOUNDARY TRADING SPACE (1880–1920s)

Abstract. Delayed industrial development of Transbaikalia and a favorable geographical position of Transbaikalian towns on the main trade routes predetermined their trade specializations for decades to come. Significance of the towns greatly depended on economic policy of the government and geopolitical factors that determined volume and direction of urban trade and prioritized this or that trade center. The Trans-Siberian railway destroyed the image of Kyakhta as the main gate of the tea trade and assigned the role of a trade and transportation center of Transbaikalia to Verkhneudinsk. In the 1920s, the trading space of the transboundary region transformed once again. Having finally lost its former glory, Kyakhta became a place for smuggling while Verkhneudinsk remained a trade and distribution center until the late 1920s. Then the beginning of industrial revolution radically changed its economic role turning it into a large industrial center of Transbaikalia.

Keywords: Verkhneudinsk, Kyakhta, transboundary region, trade, fair, railway
