

Исторический журнал: научные исследования

*Правильная ссылка на статью:*

Зюзин К.А. Направления, объемы и структура грузовых перевозок по Амуру в начале XX века: анализ транспортной статистики // Исторический журнал: научные исследования. 2025. № 1. С.310-326. DOI: 10.7256/2454-0609.2025.1.72994 EDN: TVMPUK URL: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=72994](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=72994)

## Направления, объемы и структура грузовых перевозок по Амуру в начале XX века: анализ транспортной статистики

**Зюзин Константин Александрович**

Аспирант, кафедра исторической информатики, Московский государственный университет им. МВ. Ломоносова (МГУ)

119991, Россия, г. Москва, ул. Ломоносовский Проспект, 27, корп. 4

✉ [zyuzinconstantine@yandex.ru](mailto:zyuzinconstantine@yandex.ru)



[Статья из рубрики "Экономическая история, история предпринимательства"](#)

### DOI:

10.7256/2454-0609.2025.1.72994

### EDN:

TVMPUK

### Дата направления статьи в редакцию:

11-01-2025

### Дата публикации:

22-03-2025

**Аннотация:** Статья посвящена истории развития торговли по Амуру в период до начала Первой мировой войны – с 1901 по 1913 гг. В исследовании изучаются грузовые перевозки между речными пристанями Приамурья: Забайкальской и Амурской областей, а также Уссурийского края в составе Приморской области. Важная роль грузовых перевозок по Амуру в развитии торговли на Дальнем Востоке часто отмечается как отечественной, так и в зарубежной историографии. Необходимо, впрочем, отметить, что в своих оценках специалисты часто оперируют трудами современников, в которых приводятся лишь отрывочные сведения о движении товаров по Амуру. В данной статье предпринимается попытка раскрыть информационный потенциал некоторых статистических источников по теме, а также рассмотреть на их основе основные тенденции развития речной торговли Приамурья в указанный период. С целью

воссоздания общей картины торговли по Амуру в работе привлекаются транспортная статистика амурского судоходства, материалы губернаторских отчетов и аналитические материалы современников. Оценивается возможность использования сведений российских таможен на Амуре. Собранный комплекс количественных данных позволил построить общую динамику грузовых перевозок вверх и вниз по Амуру за 1901–1913 гг. Было выявлено, что их интенсификация пришлась на период после окончания Русско-Японской войны: вследствие, во-первых, увеличения объемов снабжения товарами населения в российском Приамурье, активно росшего за счет притока переселенцев, во-вторых, массовых перевозок материалов для строительства Амурской железной дороги. В количественном отношении отправления грузов вверх по Амуру уступали перевозкам вниз по реке, однако именно по этому направлению, главным образом, осуществлялось снабжение товарами части Забайкалья и Приморья, а также всей Амурской области. Введение в эксплуатацию Транссибирской магистрали способствовало развитию посреднической роли амурского судоходства в деле вывоза товаров с Дальнего Востока. Железная дорога не способствовала сокращению объемов товарных перевозок по Амуру, а скорее изменяла их направления и структуру.

### **Ключевые слова:**

Российская империя, Дальний Восток, Маньчжурия, река Амур, Транссибирская магистраль, российско-китайская торговля, транспортная статистика, таможенная статистика, Благовещенск, Хабаровск

### **Введение**

В конце XIX – начале XX вв. российское торговое судоходство на Амуре активно развивалось: численность речного пароходного флота стремительно возрастала, а грузооборот крупнейших пристаней Приамурья составлял более миллиона пудов ежегодно [\[7, Движения пароходов на рейдах Хабаровска и Имана в навигацию 1901 г.\]](#). Уже в 1890-е годы отечественные пароходства поддерживали пассажирские и товарные сообщения на всем протяжении Амура и по его крупнейшим притокам – Аргуни, Шилке, Зее, Сунгари, Уссури – обеспечивая необходимыми товарами всю Амурскую область, часть Приморья и Забайкалья, а также поддерживая торговлю с китайскими поселениями в Маньчжурии.

Важная роль речного судоходства в развитии торговли в Приамурье в указанный период не раз отмечалась как отечественными историками [\[5, с. 148–169\]](#) [\[10, с. 115–116\]](#), так и зарубежными [\[12, с. 64\]](#), [\[4, с. 39–40\]](#). При этом необходимо заметить, что в своих оценках специалисты преимущественно основываются на трудах современников, которые часто оперируют лишь отрывочными статистическими материалами о грузовом движении по Амуру. Более подробные количественные данные отчасти уже были введены в научный оборот [\[17\]](#), однако анализ их не был проведен, и картина товарообмена по Амуру остается все еще фрагментарной в отечественной историографии. В данной статье предпринимается попытка раскрыть информационный потенциал некоторых тематических статистических источников начала XX века и рассмотреть на их основе основные тенденции развития речной торговли Приамурья в 1901–1913 гг. – в условиях активного освоения региона переселенцами из Европейской России и изменения характера местной экономической конъюнктуры в годы строительства и эксплуатации Транссибирской магистрали.

### Источники исследования

Во второй половине XIX века статистика грузовых перевозок по внутренним водным путям России собиралась и обрабатывалась Министерством путей сообщения. Скомпонованные материалы впоследствии публиковались в составе ведомственных статистических сборников, которые выпускались ежегодно с 1877 по 1914 гг. Сведения о движении товаров по рекам Сибири и Дальнего Востока – бассейнов Оби, Енисея и Амура – впервые появляются в составе сборника МПС за 1906 год [\[14\]](#) (вместе с данными за 1904–1905 гг.) и фигурируют во всех последующих выпусках. Указанные материалы отражают разные характеристики работы паровых и непаровых судов по крупнейшим рекам и их притокам: направления, объемы и структуру перевозок грузов, среднюю густоту движения товаров, сделанные ими пудо-версты и пр. Несмотря на то, что сборники МПС оказываются хорошим источником для формулирования общих выводов о состоянии судоходства по той или иной речной системе России, они не способны вполне удовлетворить потребности изучения какой-либо более конкретной, узкоспециализированной, темы. Так, используемая в них номенклатура товаров ограничена лишь несколькими главнейшими категориями, что сокращает возможности по выявлению региональных особенностей грузовых перевозок. Отсутствие данных о направлении движения грузов в сборниках МПС до 1908 года включительно – другая серьезная проблема этих материалов, не позволяющая определить, какие товары и в каком количестве отправлялись вверх или вниз по реке. Перечисленные особенности источника обуславливают необходимость привлечения дополнительных сведений для анализа развития речной торговли Приамурья в продолжительной динамике.

В этом отношении подходящим источником представляются материалы Управления водных путей Амурского бассейна, которые использовались для составления самих сборников Министерства путей сообщения. Казенное Управление водных путей Амурского бассейна было учреждено в Благовещенске в 1899 году с целью изучения состояния судоходства по Амуру, а также выявлению возможностей по его улучшению [\[6, \(за 1901 г., с. 28–29\)\]](#). Учет движения судов, товаров и пассажиров изначально велся чиновниками ведомства на 15 пристанях Амурского бассейна, и собираемые ими данные впоследствии сводились в статистические отчеты, первый из которых был опубликован в 1904 году (со сведениями за 1901–1904 гг.) [\[15\]](#). По каждой отдельной пристани велась статистика движения через нее товаров вверх и вниз по реке, причем отдельно для паровых и буксируемых ими судов, парусных судов, а также плотов. В источнике используется более подробная, чем в сборниках МПС, номенклатура товаров, что существенно расширяет возможности по анализу изменений в структуре грузовых перевозок по Амуру.

В качестве вспомогательного источника для исследования также может быть привлечена местная таможенная статистика. В 1902–1903 гг. в нескольких поселениях на Амуре, в частности – в Благовещенске и Хабаровске, появляются российские таможенные заставы и посты, которые вели учет речной торговли с Китаем даже в условиях просуществовавшего до 1913 года режима беспошлинной торговли в пределах 50-верстной полосы вдоль российско-китайской границы [\[1, с. 110–112\]](#). В наиболее полном виде данные по импорту и экспорту товаров через каждую амурскую таможенную содержатся в «Обзорах внешней торговли России по европейской и азиатской границам», начиная с выпуска за 1902 год [\[8\]](#). Сведения о движении грузов собирались таможенными чиновниками, вероятно, на основе тех же документов, что и представителями Управления водных путей Амурского бассейна. Тем не менее данные

обоих источников по речной торговле с Китаем имеют значительные расхождения – даже в самых общих ее оценках (табл. 1).

Импорт в Амурскую и Приморскую области (пуд.)	По данным			
	Таможни		Таможен вместе	Пристаней на Сунгари
	Благовещенска	Хабаровска		
<b>1902</b>	335 000	н/д	335 000	1 083 285
<b>1903</b>	1 034 000	525 000	1 559 000	2 330 621
<b>1904</b>	1 408 000	2 470 000	3 878 000	4 213 793
<b>1905</b>	252 000	493 000	745 000	793 694
<b>1906</b>	1 262 000	1 153 000	2 415 000	2 351 470
<b>1907</b>	2 465 000	1 041 000	3 506 000	3 426 291
<b>1908</b>	3 624 000	2 254 000	5 878 000	6 055 150
<b>1909</b>	4 747 000	3 396 000	8 143 000	7 683 608
<b>1910</b>	7 192 000	2 723 000	9 915 000	9 561 714
<b>1911</b>	6 261 000	2 116 000	8 377 000	8 408 580
<b>1912</b>	4 768 000	1 694 000	6 462 000	7 186 796
<b>1913</b>	5 778 000	7 057 000	12 835 000	8 168 000

Табл. 1. Суммарный импорт (в пудах) в Амурскую и Приморскую области по данным транспортной и таможенной статистики в период 1902–1913 гг.

Источник: **1) Данные таможен** – обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за [1902–1913] год. Таблица XVII. СПб.; Пг., 1904–1914.; **2) Данные пристаней на Сунгари за 1902–1911 гг.** – Статистический отчет о грузо-пассажирском движении и сплаве плотов по водным путям Амурского бассейна: за навигацию [1901–1904 гг.; 1905–1907 гг.; 1906–1908 гг.; 1909–1911 гг.]. Благовещенск, 1904–1912.; **3) Данные пристаней на Сунгари за 1912 г.** – Статистический сборник Министерства путей сообщения. Выпуск 133. Перевозка по внутренним водным путям в 1912 г. Ч. I. Таблица I. Пг., 1915.; **4) Данные пристаней на Сунгари за 1913 г.** – Приложение к всеподданнейшему отчету Военного Губернатора Амурской области за 1912–1913 гг. Табл. №25. Благовещенск, 1915.

Расхождения между цифрами обоих типов статистики по ввозу товаров из Маньчжурии в Приамурье на первый взгляд представляются незначительными. Необходимо, однако, учитывать, что такой результат достигается исключительно за счет учета массового импорта хлебных грузов – как таможнями, так и пристанями. При исключении же этих данных из сравнительной статистики, итоговые расхождения между цифрами источников вырастают в среднем уже до 18% – таможни регистрировали большие объемы ввоза в российское Приамурье, чем пристани отправления на Сунгари.

Более значительные расхождения между данными транспортной и таможенной статистики видны на данных по суммарному экспорту товаров из Приамурья в Маньчжурию (табл. 2).

Экспорт из Амурской и Приморской областей (пуд.)	По данным			
	Таможни		Таможен вместе	Пристаней на Сунгари
	Благовещенска	Хабаровска		

<b>1902</b>	1 000	н/д	1 000	190 423
<b>1903</b>	205 000	85 000	290 000	1 248 428
<b>1904</b>	439 000	259 000	698 000	2 245 312
<b>1905</b>	1 526 000	329 000	1 855 000	1 807 942
<b>1906</b>	500 000	363 000	863 000	1 106 626
<b>1907</b>	59 000	131 000	190 000	149 652
<b>1908</b>	160 000	81 000	241 000	78 211
<b>1909</b>	128 000	105 000	233 000	136 418
<b>1910</b>	265 000	244 000	509 000	264 275
<b>1911</b>	366 000	245 278	611 278	285 000
<b>1912</b>	269 000	63 000	332 000	66 000
<b>1913</b>	315 000	77 000	392 000	н/д

Табл. 2. Суммарный экспорт (в пудах) из Амурской и Приморской областей по данным транспортной и таможенной статистики в период 1902–1913 гг.

Источник: **1) Данные таможен** – обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за [1902–1913] год. Таблица XVII. СПб.; Пг., 1904–1914.; **2) Данные пристаней на Сунгари за 1902–1911 гг.** – Статистический отчет о грузо-пассажирском движении и сплаве плотов по водным путям Амурского бассейна: за навигацию [1901–1904 гг.; 1905–1907 гг.; 1906–1908 гг.; 1909–1911 гг.]. Благовещенск, 1904–1912.; **3) Данные пристаней на Сунгари за 1912 г.** – Статистический сборник Министерства путей сообщения. Выпуск 133. Перевозка по внутренним водным путям в 1912 г. Ч. I. Таблица I. Пг., 1915.

Вероятно, расхождения цифр таможенной и транспортной статистики по импорту и экспорту объясняется развитостью торговли российского Приамурья не только с пристанями на Сунгари, но и с другими китайскими поселениями на Амуре или на Уссури. К сожалению, прямо подтвердить это предположение, используя транспортную статистику не получится: цифры по грузообороту пристаней на правом (китайском) берегу Амура появляются в материалах Управления водных путей Амурского бассейна только с 1909 года в урезанном виде. Несколько более подробная статистика движения товаров через отдельные китайские пристани (например, через Айгунь – ныне г. Хэйхэ в КНР) хоть и появляется в сборнике МПС за 1912 год, однако в выпуске за следующий же год она пропадает снова.

В деле оценки объемов речной торговли с Китаем таможенные данные действительно могут дополнить транспортную статистику и помочь создать более детальную картину развития торговли по Амуру в начале XX века. При этом, однако, они отнюдь не заменяют последнюю – хотя бы с той точки зрения, что не отражают движение товаров между пристанями. По указанной причине более основательными источниками для исследования все же видятся отчеты Управления водных путей Амурского бассейна и статистические сборники Министерства путей сообщения. Эти материалы, конечно, также имеют недостатки: их составители признавали, что собранная статистика по разным причинам учитывает не весь объем перевозок грузов по рекам, например, вследствие отсутствия регистрации их движения через мелкие пристани. Тем не менее данные о движении большинства товаров в ней содержатся [\[14, \(за 1910 год, таблица I. Количество судов и плотов и всех вообще товаров, отправленных и прибывших по внутренним водным путям в 1910 году. с. 3–6\)\]](#), и поэтому указанные источники способны отобразить относительно полную картину развития торговли по Амуру в начале XX века.

### Общая динамика и направления грузовых перевозок по Амуру

На основе собранных цифр из статистических сборников МПС и отчетов Управления водных путей Амурского бассейна нами была составлена общая динамика перевозок товаров вниз и вверх по течению Амура и Шилки – от Сретенска в Забайкальской области до Николаевска-на-Амуре в Приморье – за 1901–1913 гг. (рис. 1). Объемы отправок вниз по течению подсчитывались по количеству грузов, прибывших на пристани выделенного участка сверху по реке; объемы отправок вверх по течению – по их прибытию снизу по реке. Применение подобного подхода было обусловлено стремлением учесть движение товаров, поступавших на Амур с его притоков, что невозможно при использовании цифр по отправлению с пристаней самих этих притоков до 1910 года (до указанного года в статистике не регистрировалось, куда товары отправлялись от устья притока – вверх или вниз по Амуру). С другой стороны, таким образом теряется часть данных об отправлениях грузов с Амура на притоки. Это количество, однако, представляется не слишком значительным, поскольку часто товары попадали сначала на амурскую пристань поблизости от устья того или иного притока, а уже затем переотправлялись до конечной точки маршрута. Например, поселения вверх по Зее преимущественно снабжались за счет переотправок товаров из Благовещенска.

Добавим также, что, в соответствии с задачей оценки **общих** объемов грузовых перевозок вверх и вниз по Амуру, в приведенную ниже динамику включены переотправки одних и тех же товаров с разных пристаней. Например, в ней учитывается рыба, отправленная из Хабаровска, которая изначально поступила туда из Николаевска-на-Амуре. «Чистое» же количество отправок вычислялось для того или иного товара в год в следующем разделе.

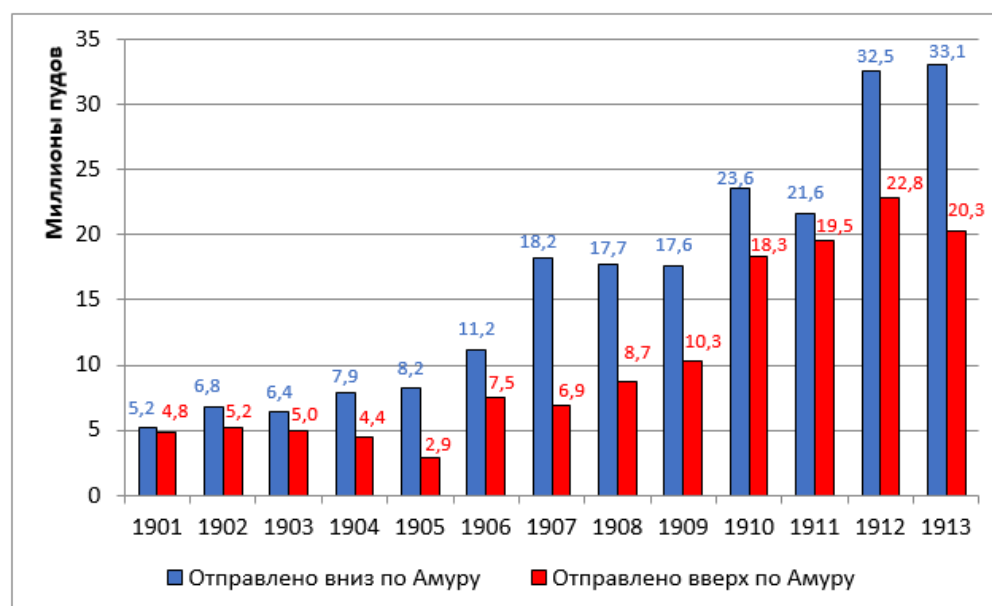


Рис. 1. Динамика грузовых перевозок вверх и вниз по Амуру в 1901–1913 гг.

Источник: **1) за 1901–1908 гг.** – Статистический отчет о грузо-пассажирском движении и сплаве плотов по водным путям Амурского бассейна: за навигацию [1901-1904 гг.; 1905-1907 гг.; 1906-1908 гг.; 1909-1911 гг.]. Благовещенск, 1904–1912.; **2) за 1909–1913 гг.** – Статистический сборник Министерства путей сообщения. Выпуск 133, 139. Перевозка по внутренним водным путям в 1912, 1913 г. Пг., 1915–1916.

Как можно увидеть из диаграммы, наиболее активный рост товарных перевозок пришелся на период после окончания Русско-Японской войны. Увеличение их

количества в эти годы было обусловлено, главным образом, двумя факторами. Во-первых, всего за 14 лет население Приамурья выросло более чем в два раза за счет массового притока переселенцев из Европейской России. Так, население Амурской области в 1913 году оценивалось в 348 540 человек против 129 348 в 1900 году [\[6, \(за 1900, 1912–1913 гг.\)\]](#), а население Приморской области – 619 185 человек против 273 789 соответственно [\[7, \(за 1900, 1913 гг.\)\]](#). По этой причине в течение десятилетия заметно интенсифицируются перевозки как продовольствия, так и промышленной продукции, которыми по реке снабжалась вся Амурская область, а также часть Забайкалья и Приморья. Во-вторых, в 1907–1916 гг. в Амурской области велось строительство Амурской железной дороги, материалы для строительства которой подвозились на речных судах. Учитывая крупные объемы и большой вес перевозившегося строительного леса, камней, металлических конструкций и т.п., представляется неудивительным отраженный в официальной статистике резкий рост количества перевезенных по реке грузов с 1907 года.

На всем протяжении выделенного участка Амура и Шилки (около 3000 верст) располагались всего несколько относительно крупных пристаней, грузооборот которых превышал миллион пудов в год. По направлению к устью Амура первая такая пристань была в Сретенске, располагающимся на реке Шилка. В 1898 году к городу была подведена одна из ветвей Забайкальской железной дороги, и он стал конечным пунктом Транссибирской магистрали в Забайкалье до 1913 года. Располагаясь на смычке железнодорожного и речного путей, Сретенск был одним из важнейших перевалочных пунктов во всем Забайкалье и Приамурье, и с того же 1898 года на направлении через город действовало грузовое сообщение станций российских железных дорог с Амурской и Приморской областями [\[13, 1898, №974, Тариф №6425\]](#). Товары подвозились до Сретенска, перегружались на речные суда и следовали до пункта назначения – отдельных пристаней в Амурской и Приморской областях и станций Уссурийской железной дороги; такие же перевозки осуществлялись и в обратном направлении. В 1901–1913 гг. грузооборот пристани Сретенска почти ежегодно колебался в пределах 2–3 млн. пудов, при этом из табл. 3–4 отчетливо прослеживается изменение его характера: если до 1907 года товары в большем количестве ввозились в Сретенск снизу по реке, то в последующий период – отправлялись из города на пристани вниз по реке. Указанный процесс был обусловлен, в первую очередь, увеличением объемов отправок железнодорожных конструкций из Забайкалья с того же 1907 года.

Следующая крупная амурская пристань вниз по реке располагалась в Благовещенске. Будучи крупнейшим городом Амурской области и всего Приамурья в целом, он концентрировал на себе значительную часть региональных товарных потоков: ежегодно город не только потреблял и отправлял солидное количество местных грузов, но также распределял по другим российским и китайским поселениям на Амуре и Зее те из них, которые ввозились в регион извне – из Приморской и Забайкальской областей, а также из Маньчжурии. За изучаемый период грузооборот одной только амурской его пристани вырос с 8,4 млн пудов в 1901 году до 32 млн. пудов в 1913 году. Наиболее интенсивный рост грузооборота Благовещенска пришелся на период после 1907 года, когда в город значительно увеличились поступления грузов снизу и сверху по реке – разного рода строительных материалов и леса соответственно (табл. 3–4).

Вторая по величине российская пристань в регионе располагалась далее вниз по Амуру – в Хабаровске. В 1897 году к городу была подведена Уссурийская железная дорога, которая соединила его с Владивостоком. В короткие сроки Хабаровск стал одним из важнейших транзитных пунктов региона, через который поддерживалось сообщение



Приморской области с амурскими пристанями. На Амур через город отправлялись товары, прибывавшие на поездах из Владивостока, а в обратную сторону – главным образом, сельскохозяйственная продукция из Амурской области и Маньчжурии, распределявшаяся по станциям Уссурийской железной дороги вплоть до Имана (ныне г. Дальнереченск). В 1901–1908 гг. грузооборот амурской пристани Хабаровска почти ежегодно колебался в пределах 4 – 5,5 млн. пудов, с 1909 года он начинает резко возрастать и достигает в 1912–1913 гг. 18 и 23 млн. пудов соответственно. Главным образом, этот рост был обусловлен увеличением количества перевозок строительных материалов через Хабаровскую пристань – часть из них вывозилась из города вверх по Амуру, часть – прибывала как снизу, так и сверху по реке (табл. 3–4).

В устье Амура действовала последняя крупная российская речная пристань в Николаевске-на-Амуре. Так же, как и Хабаровск, Николаевск играл важную транзитную роль в торговле Приамурья: здесь товары, поступая на речные суда прямо с моря, переотправлялись вверх по Амуру и затем могли распределяться по пристаням на всем протяжении реки вплоть до Сретенска (как, например, соль, чай или рыба). Транзит в обратную сторону не был столь развит, и товары, поступавшие в Николаевск сверху по реке, главным образом, оседали в самом городе. Лишь в 1913 году был проведен первый успешный опыт по вывозу через Николаевск соевых бобов из Маньчжурии на внешние рынки – 888 тыс. пудов груза [\[8, \(за 1913 год, с. 467\)\]](#). В 1901–1913 гг. грузооборот речной пристани Николаевска вырос с 2,3 до 8,5 млн. пудов, причем наиболее интенсивный его рост пришелся на период с 1910 года, главным образом, также за счет увеличения отправок строительных материалов вверх по реке (табл. 3–4).

Год	Сретенск	Благовещенск		Хабаровск		Николаевск-на-Амуре
	вниз	вверх	вниз	вверх	вниз	вверх
<b>1901</b>	471,6 +85,1	1 813,2	905,1	2 516,8	188,2	1 654,9
<b>1902</b>	479,9 +5,2	1 687,4	1 167,5	1 104,0	335,5	1 800,7
<b>1903</b>	442,1 +1,9	1 254,6	2 155,0	1 070,3	326,0	1 605,5
<b>1904</b>	583,4 +25,6	923,8	3 078,3	612,1	691,7	1 161,1
<b>1905</b>	816,6 +4,7	341,5	4 320,6	637,7	663,7	1 542,4
<b>1906</b>	629,3 +63,3	1 462,2	3 088,6	1 148,8	246,1	3 833,2
<b>1907</b>	949,4 +26,7	857,7	2 028,0	908,4	401,2	2 226,0
<b>1908</b>	1 886,3 +11,8	1 718,7	1 859,3	1 089,0	463,2	2 044,6
<b>1909</b>	1 144,8	2 136,9	3 585,6	1	565,7	1 999,0



	+97,0			052,0		
<b>1910</b>	2 972,7	5 096,3	2 591,5	2 358,8	616,5	3 457,9
	+76,2					
<b>1911</b>	3 268,0	3 910,5	1 473,5	4 404,9	712,1	3 434,7
	+328,7					
<b>1912</b>	2 148,0	4 349,0	3 499,0	7 664,0	638,0	4 124,0
	+119,0					
<b>1913</b>	1 544,0	2 684,0	4 295,0	6 972,0	1 056,0	5 135,0
			+61,0			

Табл. 3. Отправление товаров с крупнейших российских пристаней вверх и вниз по Амуру в 1901–1913 гг. (тыс. пудов).

Источник: **1) за 1901–1911 гг.** – Статистический отчет о грузо-пассажирском движении и сплаве плотов по водным путям Амурского бассейна: за навигацию [1901-1904 гг.; 1905-1907 гг.; 1906-1908 гг.; 1909-1911 гг.]. Благовещенск, 1904–1912.; **2) за 1912–1913 гг.** – Статистический сборник Министерства путей сообщения. Выпуск 133, 139. Перевозка по внутренним водным путям в 1912, 1913 г. Пг., 1915–1916.

Прим. 1: в приведенную статистику **не** включены перевозки грузов на джонках и лодках до 1908 года, т.к. источники не позволяют установить их направление относительно течения реки. Впрочем, учитывая малый объем такого рода транспортировки (порядка 100 тыс. пудов ежегодно), этими цифрами представляется возможным пренебречь.

Прим. 2: курсивом отмечено суммарное количество товаров, отправленных на плотях и в плотах (почти исключительно лес).

Год	Сретенск	Благовещенск		Хабаровск		Николаевск-на-Амуре
	снизу	сверху	снизу	сверху	снизу	сверху
<b>1901</b>	1 471,7	332,3 +2 747,0	2 604,6	1 321,0	198,9	644,3
<b>1902</b>	1 960,5	393,6 +3 022,6	2 676,2	1 985,7	206,9	468,2 +504,8
<b>1903</b>	1 017,3	379,1 +2 073,5	2 276,3	2 315,6	846,7	416,7 +539,8
<b>1904</b>	682,1	321,6 +3 200,0	2 423,3	3 191,2	817,2	912,8
<b>1905</b>	152,3	791,8 +2 515,0	902,6	2 855,5	1 479,1	1 278,9 +131,7
<b>1906</b>	1 560,7	517,6 +5 551,5	4 559,2	3 527,7	582,5	390,4 +352,8
<b>1907</b>	698,1	1 027,3 +12	4 810,7	2 476,7 +180,0	657,2	683,1 +465,2

		785,0				
<b>1908</b>	1 309,3	1 010,2 +9 483,9	6 156,4	3 590,9	415,0	888,1 +1 061,0
<b>1909</b>	1 106,7	1 393,6 +7 182,7	6 468,9	6 240,4	644,5	1 228,9 +242,7
<b>1910</b>	1 369,9	1 838,4 +8 065,4	9 902,5	5 597,8 +27,0	1 464,2	1 997,5 +271,8
<b>1911</b>	1 087,7	1 547,2 +9 456,0	10 768,5	2 749,1	2 012,3	1 110,8 +592,5
<b>1912</b>	430,0	3 170,0 +10089,0	9 047,0	6 036,0	3 321,0	933,0 +872,0
<b>1913</b>	772,0	4 013,0 +12810,0	8 103,0	10 223,0 +106,0	4 550,0	2 430,0 +955,0

Табл. 4. Прибытие товаров на крупнейшие российские пристани сверху и снизу по Амуру в 1901–1913 гг. (тыс. пудов).

Источник: **1) за 1901–1911 гг.** – Статистический отчет о грузо-пассажирском движении и сплаве плотов по водным путям Амурского бассейна: за навигацию [1901-1904 гг.; 1905-1907 гг.; 1906-1908 гг.; 1909-1911 гг.]. Благовещенск, 1904–1912. **2) за 1912–1913 гг.** – Статистический сборник Министерства путей сообщения. Выпуск 133, 139. Перевозка по внутренним водным путям в 1912, 1913 г. Пг., 1915–1916.

Прим. 1: в приведенную статистику **не** включены перевозки грузов на джонках и лодках до 1908 года, т.к. источники не позволяют установить их направление относительно течения реки. Впрочем, учитывая малый объем такого рода транспортировки (порядка 100 тыс. пудов ежегодно), этими цифрами представляется возможным пренебречь.

Прим. 2: курсивом отмечено суммарное количество товаров, прибывших на плотам и в плотам (почти исключительно лес).

### Общая структура грузовых перевозок по Амуру

В течение всего изучаемого периода, в особенности – в послевоенные годы, вниз по Амуру товаров отправлялось заметно больше, чем вверх по реке. Подобный характер речных перевозок представляется понятным, если рассматривать их с точки зрения структуры (рис. 2, рис. 3).

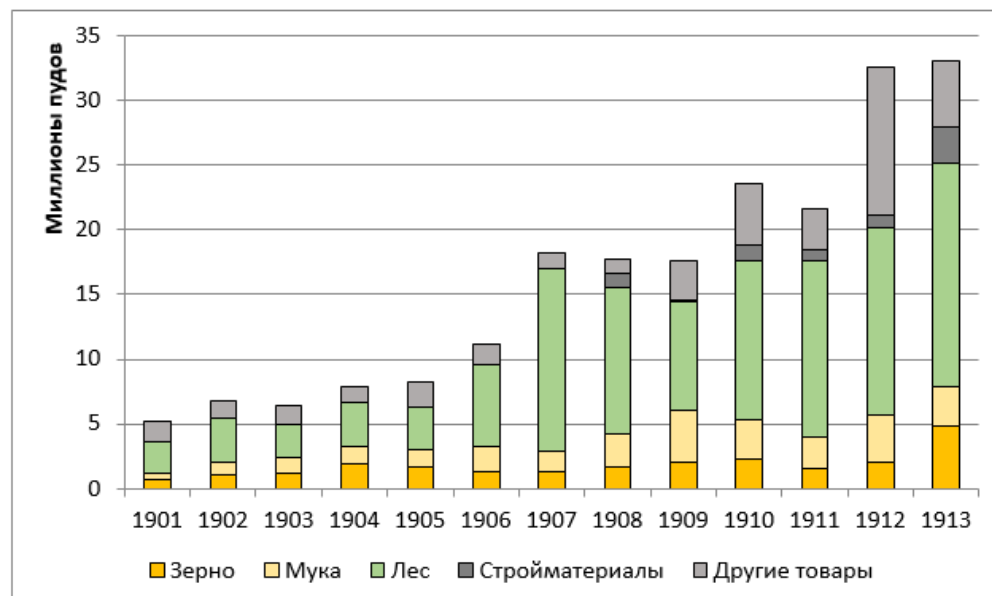


Рис. 2. Структура перевозок грузов вниз по Амуру в 1909–1913 гг.

Год	Зерно	Мука	Лес	Строй. материалы	Другие товары	Всего	в т.ч. в плотах и на плотах
1901	652,4	485,4	2 485,4		1 589,8	<b>5 213,0</b>	2 747,1
1902	1 105,3	908,2	3 472,4		1 279,6	<b>6 765,4</b>	3 700,8
1903	1 237,9	1 104,1	2 618,7	6,5	1 405,4	<b>6 372,6</b>	3 017,8
1904	1 945,4	1 274,8	3 400,4	13,3	1 286,7	<b>7 920,7</b>	3 259,0
1905	1 622,8	1 425,4	3 198,0		1 945,3	<b>8 191,6</b>	3 020,7
1906	1 322,4	1 869,9	6 328,1	4,1	1 690,6	<b>11 215,1</b>	6 276,9
1907	1 268,9	1 619,5	14 062,0		1 224,6	<b>18 175,0</b>	13 617,9
1908	1 703,6	2 539,3	11 240,7	1 089,6	1 176,8	<b>17 750,0</b>	10 826,1
1909	2 073,0	3 956,0	8 389,0	87,6	3 066,4	<b>17 572,0</b>	7 566,0
1910	2 331,0	2 980,0	12 310,0	1 165,0	4 774,0	<b>23 560,0</b>	8 780,6
1911	1 508,0	2 478,0	13 620,0	881,3	3 111,7	<b>21 599,0</b>	9 836,0
1912	2 012,0	3 633,0	14 456,0	1 008,7	11 429,3	<b>32 539,0</b>	12 858,0
1913	4 867,0	3 027,0	17 275,0	2 737,0	5 178,0	<b>33 084,0</b>	14 232,0

Табл. 5. Структура и объемы отправок товаров вниз по Амуру в 1901–1913 гг. (тыс. пудов).

Источник: **1) за 1901–1911 гг.** – Статистический отчет о грузо-пассажирском движении и сплаве плотов по водным путям Амурского бассейна: за навигацию [1901-1904 гг.; 1905-1907 гг.; 1906-1908 гг.; 1909-1911 гг.]. Благовещенск, 1904–1912.; **2) за 1909–1913 гг.** – 1) Статистический сборник Министерства путей сообщения. Выпуск 133, 139. Перевозка по внутренним водным путям в 1912, 1913 г. Пг., 1915–1916; 2) Обзор Приморской области за 1912, 1913 год. Приложение 26. Ведомости о движении товаров в Приморской области. Владивосток, 1914–1915.

Прим.: Приведенная статистика учитывает переотправки одних и тех же грузов с разных пристаней.

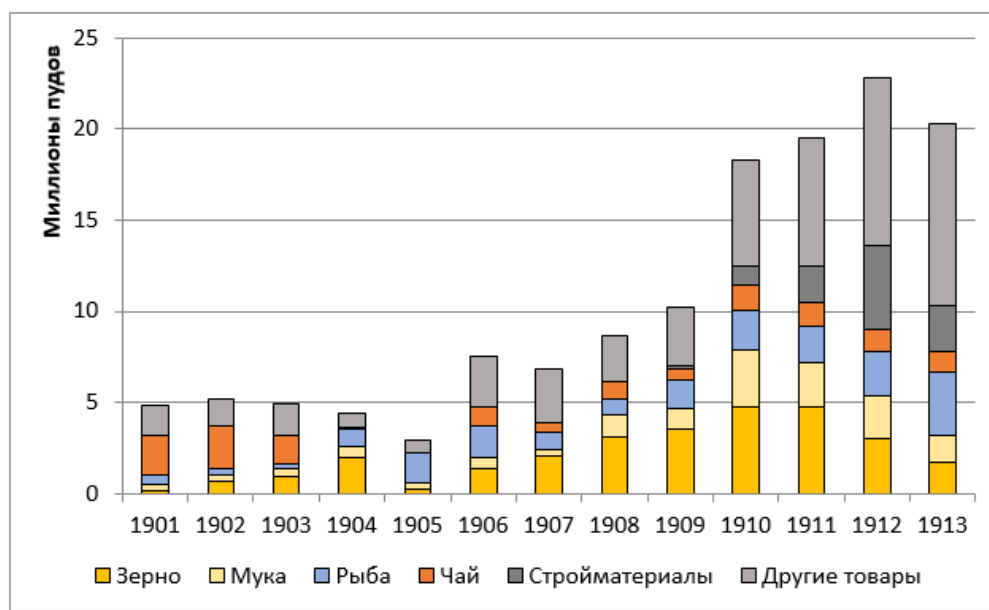


Рис. 3. Структура перевозок грузов вверх по Амуру в 1909–1913 гг.

Год	Зерно	Мука	Рыба	Чай	Строй. материалы	Другие товары	Всего
1901	162,1	304,7	526,2	2 194,6		1 617,7	<b>4 805,2</b>
1902	661,9	342,4	329,8	2 384,0		1 465,2	<b>5 183,3</b>
1903	951,7	373,9	310,7	1 540,0		1 787,4	<b>4 963,7</b>
1904	1 979,7	595,2	983,5	72,2	1,6	792,0	<b>4 424,3</b>
1905	281,2	329,2	1 593,6	1,4	5,3	717,1	<b>2 927,9</b>
1906	1 331,1	648,5	1 755,3	983,0	3,3	2 772,4	<b>7 493,5</b>
1907	2 071,2	367,8	920,2	491,1	4,6	3 026,5	<b>6 881,4</b>
1908	3 107,3	1 196,5	858,8	947,2	43,7	2 543,8	<b>8 697,2</b>
1909	3 498,0	1 161,0	1 562,0	657,0	122,4	3 253,6	<b>10 254,0</b>
1910	4						<b>18</b>
1910		3 173,0	2 149,0	1 350,0	1 114,4	5 752,6	

	739,0						<b>278,0</b>
<b>1911</b>	4 743,0	2 447,0	1 989,0	1 295,0	2 039,8	7 020,2	<b>19</b> <b>534,0</b>
<b>1912</b>	3 044,0	2 292,0	2 494,0	1 183,0	4 611,9	9 213,1	<b>22</b> <b>838,0</b>
<b>1913</b>	1 720,2	1 508,0	3 473,0	1 071,0	2 506,0	9 997,8	<b>20</b> <b>276,0</b>

Табл. 6. Структура и объемы отправок товаров вверх по Амуру в 1901–1913 гг. (тыс. пудов).

Источник: **1) за 1901–1911 гг.** – Статистический отчет о грузо-пассажирском движении и сплаве плотов по водным путям Амурского бассейна: за навигацию [1901-1904 гг.; 1905-1907 гг.; 1906-1908 гг.; 1909-1911 гг.]. Благовещенск, 1904–1912.; **2) за 1909–1913 гг.** – 1) Статистический сборник Министерства путей сообщения. Выпуск 133, 139. Перевозка по внутренним водным путям в 1912, 1913 г. Пг., 1915–1916; 2) Обзор Приморской области за 1912, 1913 год. Приложение 26. Ведомости о движении товаров в Приморской области. Владивосток, 1914–1915.

Прим.: Приведенная статистика учитывает переотправки одних и тех же грузов с разных пристаней.

В течение всего изучаемого периода от 40 до 77% всех отправок вниз по Амуру приходилось только на один **лес**, который массово сплавлялся из верховий Амура и его притоков – с Шилки, Аргуни, Зеи и Уссури – и в наибольшем количестве поступал в Благовещенск, Хабаровск и Николаевск-на-Амуре. До 1906 года лес перевозился по Амуру в пределах 2–3 млн. пудов в год. Значительное увеличение этих объемов произошло после 1907 года, когда началось строительство центральной и восточной частей Амурской железной дороги. В этих условиях отправки леса по Амуру выросли более, чем в 4 раза, и в период с 1907 по 1913 гг. ежегодно составляли порядка 13 млн. пудов строительного леса и дров.

По той же причине с 1908–1909 гг. по реке начинают массово перевозиться разного рода **строительные материалы** – железнодорожные конструкции, цемент, камень, известь и т.п. – суммарные годовые объемы отправок которых превысили 5 млн. пудов в 1912–1913 гг. Металлические конструкции поступали на Амур с Забайкальской железной дороги через Сретенск, с Уссурийской железной дороги (главным образом, от Владивостока) через Хабаровск, а также прямо с моря через Николаевск. Используемый при строительстве цемент был исключительно местного производства и прибывал на хабаровскую пристань от действовавшего в Приморье с 1907 года цементного завода на ст. Евгеньевка Уссурийской железной дороги. Вместе с этим, из Маньчжурии и с китайского берега Амура на судах в большом количестве ввозился камень для возведения железнодорожного моста в районе Хабаровска [3, с. 261–262]. На представленной ранее динамике перевозки всех этих грузов вниз и вверх по реке отразились резким увеличением доли отправок не только, собственно, «строительных материалов» (цемента, извести, камня, железнодорожного груза), но и «других товаров» – в имеющейся статистике строительные материалы для ж/д, очевидно, смешивались с входящими в состав этой группы категориями, например, «чугун» или «железо, медь, сталь и жечь».

В течение изучаемого периода наблюдался и заметный рост объемов перевозок **хлебных грузов** – зерна и муки – возросших от 1,6–3 млн. пудов в 1901–1903 гг. до 11–

13 млн. пудов в 1910–1913 гг. Увеличение объемов перевозок хлеба, естественно, было связано со стремительным ростом населения Приамурья – как за счет переселенцев, так и рабочих, участвовавших в строительстве Амурской железной дороги (только из Европейской России их было ввезено около 100 тыс. человек [\[5, с. 155–156\]](#)). В среднем за 13 лет доля хлебных грузов в отправлениях вниз по Амуру составляла 27%, а вверх – 32%. При этом если вниз по реке почти ежегодно муки отправлялось больше, чем зерна, то обратная ситуация наблюдалась для перевозок вверх по реке. Объясняется указанный факт тем, что крупнейшим центром хлебной торговли на Амуре был Благовещенск, куда снизу по реке массово ввозилось зерно, а вниз по реке массово отправлялась произведенная из него мука. В 1907–1913 гг. ввоз зерна в Благовещенск осуществлялся в объемах 2 – 4,5 млн. пудов, из которых более 95% (кроме 1913 года) прибывало снизу по реке, главным образом, из устья Сунгари. Мукомольное дело в Благовещенске было поставлено особенно хорошо [\[11, с. 89\]](#) и город был способен обеспечивать мукой не только Амурскую область, но также Забайкалье и Приморье. В послевоенный период из Благовещенска ежегодно отправлялось от 1,5 до 3 млн. пудов муки, из которых от 65% до 87 % шло вниз по реке, главным образом, на пристани Приморской области по Амуру и Уссури. Необходимо отметить, что зерно из Маньчжурии в больших количествах также отправлялось и в Хабаровск, где перерабатывалось на местных мельницах, которые, однако, скорее работали на спрос именно Уссурийской края.

Вообще, в начале XX века Приамурье зависело от продовольственных поставок извне, и важность такого рода импорта из Маньчжурии, в т.ч. для развития мукомольного дела на российском Дальнем Востоке, вполне осознавалась администрацией. По этой причине для китайского зерна был сохранен льготный порядок ввоза даже после отмены режима беспошлинной торговли в пределах 50-верстной полосы вдоль российско-китайской границы в 1913 году. По-иному сложилась судьба импорта муки, которая хоть и производилась на мельницах русских концессионеров в окрестностях Харбина, но все же была обложена ввозной пошлиной с целью поддержки отечественных мукомолен в, собственно, Приамурье. В результате, импорт муки в Амурскую область, который в 1908–1912 гг. в среднем составлял 446 тыс. пудов, в 1913 году сократился до 4,6 тыс. пудов, а в Приморье – 709 тыс. до 8,8 тыс. [подсчитано по: 8, табл. XVII (за 1908–1913 гг.)].

Движение всех остальных товаров в основном осуществлялось вверх по Амуру. Возможность налаживания транзита с моря в Приамурье через Приморскую область обусловила значительно большее разнообразие структур отправок грузов вверх по реке, нежели перевозок в обратном направлении. Еще в последней четверти XIX века Амурская и Забайкальская области обеспечивались необходимыми товарами посредством их переотправок из Николаевска-на-Амуре [\[2, с. 39–42\]](#). Введение в эксплуатацию Уссурийской железной дороги в 1897 году позволило интенсифицировать такой транзит также на направлении через Хабаровск, куда грузы доставлялись прямо из порта Владивостока. Из Приморья вверх по Амуру в больших количествах отправлялись **соль, сахар, керосин, металлы и металлические изделия, машины и орудия** (в т.ч. земледельческие), **мануфактура**. В сумме объемы перевозок перечисленных категорий через оба эти пункта в Приморье могли составлять от 1 до 3 млн. пудов в год, что значительно превышало показатели их вывоза из другого крупного транзитного пункта в Забайкалье – Сретенска [подсчитано по: 15 (за 1901–1911 гг.), 7 (за 1912–1913 гг.)].

Одной из наиболее массовых категорий, отправлявшейся из низовий Амура вверх по реке был **чай**. Еще в 1880-е годы российские коммерсанты сумели наладить поставки

чая напрямую из китайских портов в Россию по Амуру: на кораблях чай доставлялся из Шанхая до Николаевска-на-Амуре, где перегружался на речные суда и поставлялся в Забайкалье, Приморье и Амурскую область в объемах свыше ста тысяч пудов в год [\[16, с. 192-193\]](#). После введения в эксплуатацию Забайкальской железной дороги чай стал поступать на поездах от Сретенской пристани также в Сибирь и Европейскую Россию, что сделало это направление сравнимым по значимости с морским путем через порты Балтийского и Черного морей. Так, в 1901–1902 гг. объемы ввоза чая через Сретенск превышали 1,4 млн. пудов в год. После соединения российских портов Тихого океана с Европейской Россией и Сибирью через Транссибирскую магистраль транзит чая через Амур сократился, однако по-прежнему осуществлялся в значительных объемах – порядка 500 тыс. пудов китайского чая ежегодно, без учета его переотправок из Хабаровска и Благовещенска [подсчитано по: 15 (за 1901–1911 гг.), 14 (за 1912–1913 гг.)].

Другой категорией, массово отправлявшейся вверх по реке, была **рыба**. Рыболовный промысел начал активно развиваться в низовьях Амура в 1880-е годы, когда местная рыба начала экспортироваться на внешние рынки из Николаевска-на-Амуре, прежде всего – в Японию [\[9, с. 5\]](#). До введения в эксплуатацию Транссибирской магистрали ее речные перевозки ограничивались лишь бассейном Амура и не превышали 350 тыс. пудов в год (без учета переотправок) [подсчитано по: 15 (за 1901–1904 гг.)]. Открытие же сплошного железнодорожного пути с Дальнего Востока в Сибирь и Европейскую Россию позволило местным коммерсантам в короткие сроки наладить активный вывоз рыбы на отечественный рынок: рыба вылавливалась в Амурском лимане и отправлялась вверх по реке в разном виде – засоленном, замороженном и консервированном до Хабаровска или Сретенска, где перегружалась на поезда и отправлялась до станций назначения по Транссибирской магистрали. Другим крупным направлением ее сбыта была Маньчжурия, куда она поставлялась из низовий Амура также по железной дороге через Хабаровск, либо на речных судах через устье Сунгари. Наиболее активный вывоз рыбы вверх по Амуру пришелся на последнее пятилетие изучаемого периода, когда его показатели стремительно выросли: от 600 тыс. пудов в 1909 году до 2,5 млн. пудов в 1913 году – без учета ее переотправок с разных пристаней [подсчитано по: 15 (за 1909–1911 гг.); 14 (за 1912–1913 гг.)].

## Выводы

Опыт использования материалов дореволюционной транспортной статистики России показывает их богатый информационный потенциал для историков. Анализ данных Управления водных путей Амурского бассейна и статистических сборников Министерства путей сообщения за 13 лет показал, что к 1913 году движение товаров по Амуру заметно интенсифицировалось относительно уровня начала столетия, что было обусловлено стремительными темпами заселения Приамурья переселенцами из Европейской России и строительством Амурской железной дороги. Снабжение российских поселений на Амуре преимущественно осуществлялось снизу по реке – через порт Николаевска-на-Амуре, а также через Хабаровск, куда товары поступали по железной дороге из Владивостока. По тому же направлению в конце XIX – начале XX вв. российскими коммерсантами налаживаются массовые перевозки в Сибирь и Европейскую Россию китайского чая и рыбы, вылавливаемой в низовьях реки. Из местных грузов в пределах Приамурья массово перевозились только три категории – лес, сплавляемый из верховий Амура и его притоков, маньчжурское зерно, а также мука из Амурской области.

Введение в эксплуатацию Транссибирской магистрали на направлении через Маньчжурию едва ли способствовало сокращению общих объемов торговли по Амуру.



Даже без учета массовых перевозок строительных материалов, леса и всех категорий железа в 1913 году объемы движения товаров вниз по реке составили около 475% от уровня 1901 года, а вверх по реке – около 348% от уровня 1901 года. Таким образом представляется, что железная дорога скорее **изменила** характер перевозок товаров по реке, а именно их направления и структуру.

## Библиография

1. Беляева Н.А. Таможенная служба на Амуре в начале XX века: первые шаги таможенного надзора // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. Владивосток, 2012. № 2. С. 109–118.
2. Даттан А.В. История Приамурской торговли. М., 1898. 192 с.
3. Лисицын А.А. Строительство железнодорожного моста через Амур у Хабаровска (1913–1917) // Проектирование развития региональной сети железных дорог № 4. 2016. С. 259–273.
4. Лу Чуньюе. Приграничная торговля между Амурской областью и районом Хэйхэ во второй половине XIX – первой трети XX вв // Современная научная мысль. 2020, № 1. С. 38–43.
5. Надорожная М.В. Освоение российского бассейна реки Амур во второй половине XIX-начале XX вв.: дис. ... кандидата исторических наук: 07.00.02. Хабаровск, 2008. 240 с.
6. Обзор Амурской области за [1900, 1901, 1912–1913] год. Благовещенск; Хабаровск, 1901, 1902, 1915.
7. Обзор Приморской области за [1900, 1901, 1912, 1913] год. Владивосток, 1902, 1904, 1914, 1915.
8. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за [1902–1913] год. СПб.; Пг., 1904–1914.
9. Розанов Н.Г. Справочная книга по рыбопромышленности Дальнего Востока. Издание Николаевско-на-Амуре коммерческого агентства, 1914. С. 1–64.
10. Романова Г.Н. Порто-франко и протекционизм: торговые связи Дальнего Востока России и северо-восточного Китая (вторая половина XIX – начало XX в.) // Россия и АТР. 2006. № 3. С. 110–122.
11. Сакон Юкимура. Проблема ввоза маньчжурского хлеба в политике администрации Приамурского края в начале XX в. // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2007. № 2. С. 84–92.
12. Сакон Юкимура. Чей Амур? Российско-китайские отношения в конце XIX – начале XX в. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2011. № 4, С. 58–65.
13. Сборник тарифов российских железных дорог. СПб., 1898.
14. Статистический сборник Министерства путей сообщения. Выпуск [91, 100, 104, 111, 120, 127, 133, 139]. Перевозка по внутренним водным путям в [1906–1913] году. СПб., 1908–1916.
15. Статистический отчет о грузо-пассажирском движении и сплаве плотов по водным путям Амурского бассейна: за навигацию [1901, 1902, 1903 и 1904 гг.; 1905, 1906 и 1907 гг.; 1906, 1907 и 1908 гг.; 1909, 1910 и 1911 гг.] Благовещенск, 1904–1912.
16. Хамзин И.Р. Морская торговля России и Китая во второй половине XIX в.: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. Екатеринбург, 2021. 263 с.
17. Народное хозяйство России. Экономика России в прошлом, настоящем и будущем [электронный ресурс]. URL: [https://xn----ptbafkfgbdujm8krb.xn--p1ai/rusemp/ussuri/reports\\_amur/](https://xn----ptbafkfgbdujm8krb.xn--p1ai/rusemp/ussuri/reports_amur/) (дата обращения 01.08.2024)

## Результаты процедуры рецензирования статьи

*В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.*

*Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).*

Предметом рецензируемой статьи является анализ направлений, объемов и структуры грузовых перевозок по реке Амур в начале XX века. Автор рассматривает развитие речного судоходства и торговли в Приамурье в контексте активного освоения региона переселенцами из Европейской России и изменения экономической конъюнктуры в годы строительства и эксплуатации Транссибирской магистрали.

Методологической основой исследования являются комплексный подход и использование широкого спектра исторических источников, включая статистические сборники Министерства путей сообщения, отчеты Управления водных путей Амурского бассейна, а также данные сложной и иногда противоречивой таможенной статистики. Такой многосторонний подход позволяет авторам получить более полное представление о характере и масштабах торговых операций на Амуре.

Актуальность данного исследования обусловлена недостаточной изученностью истории речного судоходства и торговли в Приамурье в начале XX века. Работа восполняет пробелы в историографии, предоставляя детализированный анализ транспортных потоков и их влияния на социально-экономическое развитие региона.

Научная новизна заключается в том, что автор предлагает новый взгляд на историю речного судоходства в Приамурье, акцентируя внимание на влиянии переселенческого движения и строительства Транссибирской магистрали на развитие торговли.

Статья отличается высоким уровнем научного стиля и структурированностью. Работа богато иллюстрирована графиками и таблицами, которые позволяют легче понять динамику и структуру грузовых перевозок.

Библиография включает широкий спектр источников и литературы, что свидетельствует о глубоком исследовательском подходе авторов. Авторы проводят критический анализ существующей литературы по теме, указывая на её ограничения и предлагая свои выводы в качестве дополнения и уточнения. Однако, стоит заметить, что не хватает фундаментальных работ, например, Валетов Т. Я. Распределение экспорта и импорта Российской империи по странам (по материалам ежегодников внешней торговли 1827–1915 гг.) // Электронный научно-образовательный журнал История. 2020. Т. 11, № 3; Валетов Т. Я. Структура экспорта Российской империи по ежегодникам внешней торговли 1802–1915 гг. // Электронный научно-образовательный журнал История. 2017. Т. 8, № 7 (61).

Выводы исследования подтверждают значимость речного судоходства в формировании экономической инфраструктуры Приамурья в начале XX века. Подчеркивается влияние внешних факторов, таких как миграционные процессы и строительство железных дорог, на развитие речного транспорта и торговли.

Статья будет интересна широкому кругу читателей, включая историков, экономистов, географов и специалистов в области транспорта, а также она может привлечь внимание студентов и преподавателей соответствующих учебных дисциплин.

Основываясь на вышеизложенных замечаниях, статья рекомендуется к публикации в журнале «Исторический журнал: научные исследования».