

Смыковский Артур Викторович

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ ЮГА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В КОНЦЕ XIX - НАЧАЛЕ XX ВЕКА

В статье рассмотрен процесс развития речного транспорта юга Дальнего Востока в конце XIX - начале XX в. Автор подробно характеризует темпы речного транспортного строительства в Приамурье, отмечает его положительное воздействие на социально-экономическое развитие региона. Особое внимание в статье уделено деятельности крупнейших частных судовладельческих предприятий на Амуре.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2012/3-2/48.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2012. № 3 (17): в 2-х ч. Ч. II. С. 175-180. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2012/3-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

руководством в работе не только учреждения в целом, но и каждого специалиста. Только в этом случае можно будет сказать, что они полностью внедрены и работают [Там же, л. 14].

Рассмотренный материал позволяет сделать вывод, что организационная структура и методы управления социальной защитой в регионе в ходе внедрения административных регламентов существенно не изменились, однако была достигнута некоторая оптимизация деятельности в сфере муниципальной системы социальной защиты населения.

Список литературы

1. **Смирнов С. С.** Государственные социальные стандарты как нормативная основа технологизации социального обслуживания населения // Социально-экономическое развитие России в нестабильном мире: мат-лы XXVI международной конференции. Челябинск: УрСЭИ, 2009. С. 54-60.
2. **Текущий архив Министерства социальных отношений.** Протокол коллегии № 10 от 13 октября 2008 г. Оп. 18.

ADMINISTRATIVE REGULATIONS FEATURES IN SOCIAL SERVICES RENDERING SPHERE AND THEIR IMPLEMENTATION RESULTS IN CHELYABINSK REGION (2006-2010)

Gennadii Sergeevich Smirnov, Ph. D. in History

*Department of State Administration, Legal Support of State and Municipal Service
Russian Academy of National Economy and State Service (Branch) in Chelyabinsk
sss45@inbox.ru*

By the materials of a separate entity of the Russian Federation the author for the first time shows the mechanism of administrative regulations development and implementation in one of the most important segments of social relations sphere directly controlled by the state, determines the goals of strengthening social services rendering regulations, reveals organizational-financial implementation problems, discusses the role of regulations in population social services optimization, and considers the documents which haven't been previously entered into scientific circulation.

Key words and phrases: administrative regulations; state services; implementation; social services; Ministry of Social Relations of Chelyabinsk region.

УДК 94(571.61)

В статье рассмотрен процесс развития речного транспорта юга Дальнего Востока в конце XIX – начале XX в. Автор подробно характеризует темпы речного транспортного строительства в Приамурье, отмечает его положительное воздействие на социально-экономическое развитие региона. Особое внимание в статье уделено деятельности крупнейших частных судовладельческих предприятий на Амуре.

Ключевые слова и фразы: Амурский бассейн; Дальний Восток; пароходство; Приамурье; судовладельцы.

Артур Викторович Смыковский

Кафедра истории

*Благовещенский государственный педагогический университет
asmikovsky@yahoo.com*

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ ЮГА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА[©]

Пароходство в Амурском бассейне началось со строительства на Шилкинском заводе казённых военных транспортных судов «Аргунь» и «Шилка», предназначенных для перевозки войск и грузов в устье Амура. Особенностью процесса становления амурского речного флота являлся тот факт, что первые пароходы здесь были государственными, в отличие от бассейнов рек Европейской России, где организаторами судоходства выступали частные предприниматели. Это было связано с усилением внимания российского правительства к проблемам Дальнего Востока, главной из которых считалось закрепление за Россией территорий, открывающих свободный доступ к Тихому океану. К тому же в этот период на территории Приамурья не существовало крупных торгово-промышленных предприятий, которые бы стимулировали развитие речной транспортной отрасли и инвестировали средства в развитие пароходства для коммерческих нужд. Но так как освоение реки, начатое государством, создавало благоприятные условия для скорейшего заселения Приамурья, развития сельского хозяйства, промышленности и торговли в регионе, то уже с конца 50-х годов XIX века начинается строительство частных судов для коммерческих целей.

Тем не менее, транспортное освоение края всегда находилось в зависимости от государственной власти. Особое внимание проблеме развития водного транспорта Дальнего Востока стало уделяться правительством

после поражения России в русско-японской войне. Государственный контроль речного судоходства в регионе выражался, главным образом, в регламентации деятельности частных судовладельческих компаний, зачастую субсидировавшихся правительством, а также в определении наиболее перспективных направлений транспортного развития. Приоритет государства в разработке транспортной стратегии Дальнего Востока был обусловлен как географической спецификой края, находящегося на стадии колонизации, так и обострением международных отношений [7, с. 23].

Характерным для амурского судоходства являлось его изначальное становление и развитие за счёт паровых судов [2, с. 93]. Центрами строительства пароходов, преимущественно с деревянными корпусами, являлись Благовещенск, Николаевск, Сретенск, Иман. В Николаевске строились суда, детали и механизмы для которых поставлялись из-за рубежа, а в Сретенске – с отечественных заводов. Первые амурские пароходы были двухпалубными, с расположенным за кормой задним гребным колесом. Суда такой конструкции ходили по Амуру до 40-х гг. XX в. От пароходов, курсировавших в бассейнах Европейской России, амурские заднеколёсники отличались большей грузоподъёмностью и меньшей осадкой, что позволяло им работать как на Амуре, так и на его притоках.

Одной из особенностей развития амурского флота в конце XIX – начале XX в. являлось наличие большого количества мелких судовладельцев, в собственности которых находилось от 1 до 5 судов. Набиравшая в Приамурье оборот золотодобыча и приобретение пароходов золотопромышленниками стимулировали освоение притоков Амура – Зеи, Селемджи, соединив северные промысловые районы области с крупными городами. Наиболее известными пароходчиками были купцы В. М. Лукин (наладивший доставку в Приамурье грузов из Одессы и Гамбурга), Г. П. Косицын, М. З. Буянов, Х. С. Саяпин. Всего в Приамурье числился 71 судовладелец, включая компании.

Увеличение притока населения и, как следствие, интенсивное хозяйственно-экономическое развитие Приамурья в 70-х гг. XIX в. привели к тому, что казённый речной транспорт уже не справлялся с возросшим потоком грузопассажирских и почтовых перевозок. Поэтому правительство решило поддержать инициативу создания частных судовладельческих компаний. Учреждение таких предприятий позволило бы, во-первых, частично снять нагрузку с изношенных казённых судов, во-вторых, способствовало бы техническому обновлению и модернизации амурского речного флота, а также повышению объёма речных перевозок по Амуру и его притокам, связывая крупнейшие хозяйственные центры с окраинами.

В 1888 г. кяхтинский купец-чаоторговец и пароходчик М. Г. Шевелёв, имевший несколько судов, работающих на морских линиях Тихого океана и на Охотском побережье, совместно с золотопромышленником, известным исследователем Сибири, финансировавшим ряд крупных полярных экспедиций, А. М. Сибиряковым возбудили перед генерал-губернатором А. Н. Корфом вопрос о передаче им казённых перевозок по рекам Амурского бассейна. Заинтересованный предложением предпринимателей А. Н. Корф сообщил, что администрация края согласна передать речные перевозки новой судоходной компании при условии наличия определённого количества судов, достаточного для работы на всех амурских линиях [12, с. 4].

18 марта 1891 г. в соответствии с Высочайше утверждённым мнением Государственного Совета, министерству финансов было предписано заключить подробный договор о содержании с 1892 г. срочного пароходного сообщения по рекам Амурского бассейна сроком на 15 лет с потомственным почётным гражданином А. М. Сибиряковым, советником коммерции М. Г. Шевелёвым и потомственным дворянином Н. П. Макеевым (директором-распорядителем новой судовладельческой компании). Размер правительственной субсидии составлял 183532 рубля 50 копеек ежегодно (по 1,5 рубля за версту) в период с 1892 г. по 1901 г. включительно, с его дальнейшим уменьшением (с 1902 г. по 1906 г.) на 5% в год. Грузопассажирские и почтовые рейсы по Амуру от Сретенска до Николаевска и обратно предприниматели обязались осуществлять не реже одного раза в 10 дней, а по Уссуре и озеру Ханка от Хабаровска до Камня-Рыболова и обратно, по крайней мере, раз в неделю. Новое судоходное предприятие получило название «Амурское общество пароходства и торговли» (АОПит) [6, с. 80-81, 102].

Речной флот края нуждался в существенном обновлении и пополнении. Поэтому, несмотря на то, что контракт с АОПит был подписан ещё 16 апреля 1891 г., в апреле следующего года правительство решило заключить новый договор, отложивший начало деятельности предприятия до 1894 г. и включавший в себя некоторые дополнения. Новый договор был подписан 29 мая 1892 г. Предприниматели были обязаны в течение 6 месяцев представить Приамурскому генерал-губернатору документальные доказательства о заказе новых пароходов и к началу навигации 1894 г. подготовить новые суда к осуществлению рейсов.

27 декабря 1893 г. был издан Высочайше утверждённый Устав «Амурского общества пароходства и торговли». В соответствии с уставом, формой организации предприятия являлось акционерное общество, фонд которого составлял 2 тысячи акций номиналом в 500 рублей каждая. Управление АОПит осуществлялось собранием акционеров, которыми могли быть только российские подданные, имеющие не менее 20 акций пароходства. Собрание акционеров избирало правление АОПит сроком на 5 лет, находящееся в Санкт-Петербурге, в составе 5 человек, включая представителя министерства финансов, контролировавшего расходование субсидированных средств (в 1898 г. первым членом правления от министерства финансов стал капитан I ранга С. И. Кази). По постановлению общего собрания акционеров и с разрешения правительства уставной капитал предприятия мог быть увеличен посредством дополнительного выпуска акций [4, д. 16, л. 48].

АОПиТ были переданы все казённые суда, пристани в Благовещенске, Хабаровске, Сретенске, Муравьёвской гавани, а также Благовещенские мастерские. Однако переданный в ведение пароходства флот был крайне изношен, а пристани требовали ремонта и модернизации. Общество приступило к замене старых судов новыми. В Благовещенске было построено 9 пароходов и 4 баржи. В 1895 г. флот АОПиТ пополнился 24 пароходами грузоподъёмностью 13760 тонн, в основном бельгийской и английской постройки. Суда, построенные в Бельгии, отличались конструкцией и большими размерами. Например, стальной двухпалубный грузопассажирский двухколёсник «Барон Корф», приспособленный для буксировки барж, имел длину 75 м, ширину – 15 м. Мощность паровых машин судна составляла 500 лошадиных сил. Пароход был рассчитан на 600 пассажирских мест третьего класса, 28 кают второго класса и 18 кают первого класса. Стоимость доставки груза от Сретенска до Николаевска составляла 2,5 рубля за пуд. Благодаря таким высоким фрахтам затраты на строительство нового парохода окупались за одну навигацию, дополнительно принося судовладельцу 20-30% чистой прибыли. В 1900 г., во многом благодаря деятельности АОПиТ, речной флот юга Дальнего Востока насчитывал 150 пароходов и 200 барж общей грузоподъёмностью свыше 5 млн пудов.

С января 1898 г. «Амурское общество пароходства и торговли» стало получать от правительства дополнительную компенсацию в размере 60 тыс. рублей ежегодно в течение 11 лет за перевозку арестантов на линии Сретенск – Николаевск. В соответствии с договором, заключённым между пароходством и Главным тюремным управлением, АОПиТ обязалось осуществлять 10 арестантских рейсов в навигацию, перевозя 250 человек за рейс. В 1900 г. размер правительственной субсидии, определявшейся АОПиТ, увеличился до 250 тыс. рублей в год. Повёрстная плата стала выделяться из главного или Хабаровского казначейства (на выбор предприятия) и рассчитывалась отдельно за каждый рейс. Значительную часть пассажирского и грузового потока пароходства составляли перевозки военного ведомства. План воинских перевозок составлялся штабом Приамурского военного округа ежегодно до 1 января с уведомлением директора-распорядителя АОПиТ. В случае мобилизации суда АОПиТ могли быть изъяты во временное пользование военным ведомством с выплатой 5% годовых от первоначальной стоимости судна и 6% от его временной балансовой стоимости. В случае порчи или гибели взятого в пользование судна правительство оплачивает ремонт или возмещает АОПиТ полную его стоимость. Общество осуществляло перевозку войск и военных грузов во время военных событий 1900 г. (убытки от неприятельских действий китайцев во время восстания ихэтуаней составили 1 млн 138 тыс. рублей), русско-японской войны 1904-1905 гг., Первой мировой войны, выполняя, таким образом, стратегически важные задачи [Там же, л. 46].

С началом строительства Транссибирской железнодорожной магистрали (1891 г.) и КВЖД (1897 г.) возрастает значение речного транспорта, так как Амурский бассейн является единственной удобной трассой для доставки строительных материалов. Объём грузоперевозок увеличился за счёт государственных заказов крупнейшим судоходным предприятиям. АОПиТ получило госзаказ на перевозку 8 миллионов пудов железнодорожных строительных материалов по маршруту Иман – Сретенск. С организацией «Амурского общества пароходства и торговли» на Амуре появляются первые металлические пассажирские и буксирные суда, преимущественно бельгийской и финляндской постройки, а с 1909 г. в Амурском бассейне начинают ходить отечественные стальные пароходы, изготовленные на Воткинском и Сормовском судостроительных заводах (пароходы «Воткинский», «Сормово») [1, с. 53].

Крупнейшее частное судовладельческое предприятие – «Амурское общество пароходства и торговли», на базе которого после 1917 г. возникло «Амурское речное пароходство», за счёт заказов новых судов в Англии и Бельгии довело их количество в Амурском бассейне в 1895 г. до 56 единиц. Наиболее интенсивное пополнение водного транспорта отмечается в течение 1896-1897 гг., когда было введено в строй более 40 самоходных судов. К началу XX в. по Амуру ходило 163 парохода. Для сравнения: по Оби с её притоками курсировало 132 паровых судна, по Лене – 31 пароход и 21 баржа [13, с. 191], а по Енисею – всего 25 пароходов. По мощности, тоннажу и количеству флот Амурского бассейна занимал второе место в России [10, с. 2].

В начале XX в. начинается процесс технического совершенствования речного транспорта. В июне 1902 г. на Амуре появляется первое судно, оснащённое двигателем внутреннего сгорания – катер «Ермак», построенный на Шадринском заводе и принадлежащий благовещенскому золотопромышленнику А. К. Архипову. Основное преимущество судов такого типа заключалось в их экономичности, что способствовало увеличению их количества к 1914 г. до 76 единиц [11, с. 3]. Всего же с 1895 г. по 1911 г. численность речного флота Приамурья увеличилась в 5 раз. По данным Управления водных путей, в навигации 1910 г. в Амурском бассейне, за исключением судов Министерства путей сообщения, насчитывалось 218 пароходов общей мощностью 12 тыс. лошадиных сил и грузоподъёмностью 885 тыс. пудов, а также 292 баржи грузоподъёмностью 6,2 миллиона пудов. Первоначальная стоимость этого флота оценивалась в 20 миллионов рублей. Значительно возрос объём грузоперевозок. Если в 1893 г. грузооборот в Амурском бассейне составлял 44,2 тыс. тонн, то в 1899 г. – 247 тыс. тонн, а к 1911 г. достиг 1297 тыс. тонн, увеличившись с 1905 г. в 5 раз. К примеру, в Обь-Иртышском бассейне в этот период грузоперевозки составляли всего лишь 134 тыс. тонн, в Енисейском – 80 тыс. тонн [5, д. 7, л. 48]. Более того, фактический грузооборот по Амуру и его притокам скорее всего на 15-20% превышал официально зарегистрированный, так как значительная часть грузопассажирского потока передвигалась на плотках и маломерных судах.

В навигации 1911-1912 гг. речной флот Амурского бассейна пополнился новыми пароходами волжского типа: «Василий Алексеев», «Слава», «Воткинский», «Люкс». На двухколёсном пароходе «Василий Алексеев»

имелось 18 кают первого класса, 24 каюты второго класса, 300 пассажирских мест третьего класса и 400 мест четвёртого класса. Судно могло развивать скорость по течению до 30 вёрст в час. С 1905 г. новые пароходы оснащаются электрическим освещением, прожекторами и навигационными огнями.

Решение российского правительства о строительстве Китайско-Восточной железной дороги в конце XIX в. положило начало широкому хозяйственному освоению не только северо-восточных китайских провинций – Маньчжурии, но и усилило экономическую притягательность Приамурья и Приморья, способствуя развитию транспортной инфраструктуры края. Сооружение железной дороги и вспомогательных объектов (станций, разъездов, стоянок) требовало огромных материальных и людских ресурсов, большого количества строительных материалов и оборудования. Материалы для строительства доставлялись из центральной России морским путём во Владивосток. Дальнейшая их доставка в район сооружения железной дороги, ввиду отсутствия удобных сухопутных дорог и удалённости центра строительства – Харбина, могла осуществляться только по рекам. Ведущими транспортными артериями стали Амур, Усури и Сунгари.

Несмотря на то, что в речных грузоперевозках, необходимых для строительства железной дороги, были заняты многочисленные судовладельческие предприятия края, управление КВЖД приняло решение о формировании своей собственной флотилии. Инженер С. М. Ваховский заключил контракт с бельгийской судостроительной компанией «Джон Коккериль» на постройку нескольких металлических пароходов и барж с мелкой осадкой. Первоначально в состав русской Сунгарийской флотилии вошло 18 пароходов, 4 катера, 1 землечерпательница, 20 деревянных и 40 металлических барж, построенных на бельгийских заводах. Корпуса судов и паровые машины в разобранном виде доставлялись во Владивосток, откуда переправлялись для сборки в Иман. 20 июля 1898 г. в Имане был собран первый пароход – «Первый», вошедший во флот КВЖД и отправленный с караваном барж по Усури, Амуру и Сунгари в Харбин.

Экипаж судов набирался из числа казаков охранной стражи КВЖД. Кроме того, управление КВЖД приступило к покупке грузовых судов у частных владельцев. В Хабаровске управление КВЖД приобрело пароход «Лидия» и арендовало «Святой Иннокентий» с его последующим выкупом. Российское правительство безвозмездно передало в собственность Сунгарийской флотилии КВЖД 6 пароходов: «Газимур», «Амазар», «Селенга», «Ханка», «Сунгари», а также 20 морских грузовых и грузопассажирских судов различной грузоподъёмности. Первоначально флотилия КВЖД занималась грузоперевозками, связанными непосредственно со строительством железной дороги – доставкой строительных материалов и рабочей силы. Впоследствии суда КВЖД переориентировались на перевозку казённых и частных грузов, организацию коммерческого судоходства и установление регулярных почтово-пассажирских и грузовых рейсов по Сунгари и её притоку Нонни, создавая тем самым конкуренцию другим судовладельческим предприятиям. С 1909 г. флот КВЖД используется для перевозки экспортных грузов, в частности маньчжурских соевых бобов и пшеницы, к железнодорожным станциям для их дальнейшей отправки через Владивосток за границу. Деятельность Сунгарийской русской флотилии КВЖД, численность которой достигла к 1923 г. 34 пароходов и 52 барж, общей грузоподъёмностью 33 тыс. тонн, была запрещена в начале 1924 г. актом правителя Маньчжурии маршала Чжан Цзо Линя.

В 1914 г. в амурском флоте прослеживаются явления, свидетельствующие о начале кризиса в водно-транспортной системе Приамурья. По данным переписи 1912 г., речной флот Российской империи состоял из 5556 пароходов и теплоходов общей мощностью 1098 тыс. лошадиных сил и 24151 несамоходного судна общей грузоподъёмностью 13,5 миллионов тонн. Накануне Первой мировой войны на всех реках Сибири и Дальнего Востока насчитывалось лишь 420 самоходных и 800 несамоходных судов (9% и 3,5% соответственно от общего количества речного транспорта России). Доля участия восточных бассейнов в общем речном грузообороте страны составляла 5,7% [8, с. 5]. В период с 1870 г. по 1914 г. численность флота в Амурском бассейне увеличилась в 17 раз. Особенно интенсивно развивался буксирный флот, который вырос в 20 раз (самоходный – в 14 раз). К лету 1914 г. в бассейне Амура насчитывалось 285 самоходных и 343 несамоходных судна, 266 из которых были деревянными. Таким образом, в Амурском бассейне было сконцентрировано 67% парового и 43% непарового речного флота Сибири и Дальнего Востока. С 1906 г. по 1914 г. на постройку судов и объектов, связанных с их обслуживанием (пристаней, мастерских), государственными ведомствами и амурскими предпринимателями было потрачено свыше 25 млн рублей. Перепроизводство в этой сфере в итоге привело к тому, что пароход начальной стоимостью 100 тыс. рублей с трудом можно было продать за 20 тыс. рублей.

Такой избыток пароходов создавал огромную конкуренцию на местном рынке речных перевозок, что приводило к частым простоям судов и падению прибыли пароходных предприятий. Стоит отметить, что к 1914 г. основной объём речных перевозок осуществлялся за счёт коммерческого судоходства, на долю которого приходилось 80% всех амурских судов, общей мощностью 53,4 тыс. индикаторных сил и совокупной грузоподъёмностью 47,5 тыс. тонн. С целью увеличения грузопассажирского потока пароходчики снизили стоимость перевозки грузов до 15-18 копеек с пуда на линии Харбин – Благовещенск и до 9-10 копеек с пуда на линии Харбин – Хабаровск (в 1912 г. стоимость перевозки 1 пуда груза по указанным маршрутам составляла от 85 копеек до 1 рубля). Однако снижение стоимости фрахтов не способствовало стабилизации положения на амурском флоте. Выход из сложившейся кризисной ситуации судовладельцы видели в создании синдикатов пароходчиков. Первая мировая война ускорила процесс монополизации речного транспорта региона [3, д. 4, л. 19].

В 1913-1914 гг. на Амуре возникают транспортные синдикаты – «Быстроход», «Быстролёт», «Самолёт». Синдикат «Быстроход», созданный в конце 1913 г., первоначально располагал четырьмя судами американского производства, а в навигацию 1914 г. имел в своём составе уже 6 пароходов: «Адмирал Макаров», «Василий Алексеев», «Иван Опарин», «Воткинский», «Канавино» и «Люкс». Данный синдикат объединял крупных судовладельцев Приамурья, флот которых работал на основных направлениях Амура от Благовещенска до Николаевска. «Самолёт» был организован в 1914 г. паромщиками, чьи суда совершали рейсы по Зее и её притокам. Ему принадлежали пароходы «Сормово», «Владимир Мономах», «Петербург», «Колумб», «Рыбак», «Петропавловск» и «Варяг». Срочные рейсы совершались с интервалом в два дня, причём стоимость билетов была на 20% ниже, чем на «Быстроходе». Пароходное общество «Быстролёт», образованное в этом же году и действовавшее на р. Зее, имело в собственности пароходы «Промышленник», «Нина», «Руслан», «Александр» и «Алтай». Рейсы назначались через день. Так начинается процесс вытеснения из отрасли мелких судовладельческих предприятий, вынужденных продавать или сдавать в аренду синдикатчикам свои суда [Там же, л. 50 об.].

В 1916 г. большинство местных пароходных компаний, за исключением АОПиг, объединились в крупнейший в крае синдикат – товарищество «Амурский флот». В этом же году министерством путей сообщения обсуждался вопрос о заключении с судовладельцами нового договора на содержание срочных пароходных рейсов по Шилке и Амуру. На совещаниях представителей казённых ведомств и учреждений, состоявшихся в Благовещенске, Хабаровске и Николаевске под председательством военных губернаторов, право на осуществление срочного почтово-пассажирского сообщения в Амурском бассейне получили товарищество «Амурский флот» и «Амурское общество пароходства и торговли». Таким образом, монопольное положение в судоходстве по рекам Амурского бассейна заняли АОПиг и товарищество «Амурский флот», прибыль которых в 1917 г. составила 1,6 и 2,6 млн рублей соответственно. Увеличение прибылей компаний-монополистов было достигнуто за счёт повышения тарифов на грузовые (на 127%) и пассажирские (в 2 раза) перевозки [Там же, д. 2, л. 2].

К 1917 г. доля паровых судов в Амурском бассейне составляла 82,5% от общего количества единиц речного транспорта. Средняя мощность паровых машин транспортного судна была около 150 лошадиных сил. Значительно увеличилось количество частных судовладельческих предприятий. В 1907 г. на Амуре насчитывалось 87 пароходных компаний, наиболее крупными из которых были «Амурское общество пароходства и торговли», «Товарищество Амурского пароходства» (в собственности которого находились исключительно буксирные суда) и общество КВЖД, владевшие 19, 17 и 20 самоходными судами соответственно. Большая часть казённых ведомств и мелких паромщиков имели в собственности по нескольку плавсредств. Речные перевозки осуществлялись в основном деревянными пароходами разных типов, в зависимости от характера водного участка. Судоходство по притокам Амура, ввиду изменчивости фарватера и небольшой глубины, велось мелкоосидящими судами. Одним из таких пароходов был «Труженик», мощностью в 30 лошадиных сил и осадкой 45 сантиметров, ходивший по Бурее. Грузоподъёмность судна составляла 3 тыс. пудов, на борту могло помещаться 79 пассажиров. Более крупные суда (330-сильный «Рыбак», 300-сильный «Порт-Артур», 240-сильные «Князь Кутузов», «Зея», «Дмитрий Донской») работали преимущественно на линии Благовещенск – Николаевск.

Таким образом, заселение и хозяйственное освоение Дальнего Востока полностью зависело от уровня развития транспортной инфраструктуры региона. До постройки Амурской железной дороги доставка в край переселенцев, войск, казённых грузов могла осуществляться только речным путём: летом на пароходах, зимой по льду. В весеннее и осеннее время проезд в Приамурье был особенно затруднителен. Проходящий по левому берегу Амура почтовый тракт большей частью был пригоден только для вьючного движения [9, с. 25]. В связи с этим большое внимание правительство уделяет местному судоходству. Участие государства в развитии речного транспорта выражалось в прямом установлении пароходства на Амуре, создании на местном уровне специальных учреждений по контролю над судоходством и улучшению водных путей, а в дальнейшем в учреждении частных судовладельческих предприятий, субсидировавшихся правительством. Несмотря на то, что по мере развития экономики края пароходство переходит в частные руки, на местном уровне оно в значительной степени находилось под контролем Приамурского генерал-губернатора, утверждавшего расписание срочных почтово-пассажирских рейсов, объём обязательных к перевозке казённых грузов, масштабы работ по улучшению береговой обстановки. С начала XX в. государство напрямую принимает участие в управлении деятельностью субсидированных предприятий посредством представителей от различных ведомств, вошедших в состав правлений крупнейших пароходных компаний. Завершение строительства Амурской железной дороги и КВЖД снизило значение речного транспорта Амурского бассейна. Грузооборот по внутренним водным путям значительно уменьшился. Первая мировая война приостановила наращивание флота. Кризис местного судоходства сопровождался процессом монополизации речного транспорта – созданием пароходных синдикатов, продлившимся до 1917 г.

Список литературы

1. Берсенева В. Г. 150 лет русского судоходства на Амуре. Комсомольск-на-Амуре, 2005. 560 с.
2. Галлямова Л. И. Развитие амурского судоходства в конце XIX - начале XX в. // Дорохинские чтения: сб. науч. статей. Благовещенск: Изд-во БГПУ, 2009. Вып. 3. С. 93-96.
3. Государственный архив Амурской области (ГААО). Ф. Р-988. Оп. 1.

4. Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. Р-18. Оп. 6.
5. ГАХК. Ф. Р-19. Оп. 1.
6. **Дальний Восток России в материалах законодательства, 1890-1895 гг.** Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2006. 320 с.
7. **Илларионов А. А.** Государственная политика и частная инициатива как факторы развития транспортной системы Дальнего Востока России (вторая половина XIX – начало XX в.): автореф. дисс. ... канд. ист. наук. Владивосток, 2005. 24 с.
8. **Кучкин С. А.** Речной транспорт в развитии Сибири и Дальнего Востока. М.: Знание, 1969. 47 с.
9. **Описание Амурской области /** Переселенч. упр. РСФСР. Петроград: Тип. М. П. Фроловой, 1919. 62 с.
10. **Плаксин Е. И.** Вехи былого пути // Речник Амура. 1967. 21 июня.
11. **Трошин А.** На волнах времени: несколько страниц из истории Амурского речного флота // Амурский комсомолец. 1980. 22 августа.
12. **Трошин А.** На плёсах далёкой реки // Амурская правда. 1979. 14 марта.
13. **Шахеров В. П.** Речной транспорт Восточной Сибири в XVIII – первой половине XIX века // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2011. № 6. Ч. 2. С. 188-192.

RIVER TRANSPORT WITHIN THE SOUTH OF THE FAR EAST OF THE END OF THE XIXTH – THE BEGINNING OF THE XXTH CENTURY

Artur Viktorovich Smykovskii

Department of History

Blagoveshchensk State Pedagogical University

asmikovsky@yahoo.com

The author considers the process of river transport development within the Far East at the end of the XIXth – the beginning of the XXth century, characterizes in detail the pace of river transport construction in the Amur region, shows its positive impact on the social-economic development of the region, and pays special attention to the largest private ship-owning companies activity at the Amur.

Key words and phrases: Amur basin; Far East; shipping company; Amur region; ship-owners.

УДК 1(091)(470)

В статье трактуется аксиологический контекст русской философской мысли как сущностно значимая смысловая основа. Делается попытка обобщить подходы к пониманию ценности, поскольку вопрос выработки четкой аксиологической онтологии остается в современной философии открытым.

Ключевые слова и фразы: аксиология; ценность; культура; контекст; смысл; понимание; оппозиция.

Борис Николаевич Соваков, к. филол. н.

Кафедра социальных и гуманитарных дисциплин

Российская правовая академия Минюста РФ (филиал) в г. Калуга

bsovakov@mail.ru

АКСИОЛОГИЧЕСКАЯ ОНТОЛОГИЯ И ЕЕ СВЯЗЬ С ПОНИМАНИЕМ В РУССКОЙ ФИЛОСОФИИ[©]

Аксиология широко представлена в русском философском мышлении, являясь учением о ценностях как смыслообразующих основаниях человеческого бытия. Заметим, что понятие «ценность» феноменологически представлено смыслом, следовательно, для того чтобы ценность «была», необходимо, чтобы «было» понимание, точнее – чтобы состоялся феноменологически полноценный акт понимания как выхода к смыслу.

Таким образом, есть все основания говорить о взаимобусловливающей связи понимания и аксиологии, имеющей достаточно широкий спектр, но выразимой одним принципом: при ущербности разворачивания понимания, или подмены субстанции акциденцией, аксиологичность снижается вплоть до полного исчезновения. Можно утверждать, что в случае непонимания появляется другой смысл, который автором и не подразумевался, но будет ли такой смысл проявлением культуры? Скорее всего нет, поскольку, как отмечается многими исследователями, понимание как выход к смыслу есть акт культуры; однако, признаком культуры не могут являться хаотичность, нарушение структуры, неспособность адекватно усматривать действие текстовых средств и акциденциальность в самом широком плане.