

Г.С. Калиаскарова* , Г.Т. Мусабалина 

Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан
(E-mail: k.gulfaruz@gmail.com; g.mussabalina@yandex.kz)

Развитие судоходства и купеческой торговли на реке Иртыш во второй половине XIX века: экономические и социальные аспекты городов Прииртышья

Статья посвящена исследованию ключевых аспектов развития судоходства и купеческой торговли на реке Иртыш во второй половине XIX века, с акцентом на города Прииртышья — Омск, Павлодар, Семипалатинск и Усть-Каменогорск. На основе архивных документов, статистических отчетов и первоисточников, хранящихся в Центральном государственном архиве Республики Казахстан, рассматриваются особенности формирования речной транспортной инфраструктуры и ее влияние на экономику, и социальную структуру региона. Особое внимание уделено введению системы сборов за перевоз через Иртыш в Павлодаре в 1864 году как одному из первых примеров локального налогового регулирования торговли. Показано, что сборы способствовали не только пополнению городского бюджета, но и активному развитию инфраструктуры: строительству пристаней, складов, организации речной логистики. Судоходство обеспечивало регулярные перевозки зерна, угля, промышленных товаров, что стимулировало экономический рост и формирование новых торговых маршрутов. Рост объемов перевозок сопровождался увеличением числа купцов, рабочих и ремесленников, что отразилось на социальной структуре городов. Развитие водного транспорта сопровождалось адаптацией к сезонным ограничениям навигации и интеграцией с железнодорожной сетью. В отличие от Волги и Дона, где речной транспорт постепенно уступал железным дорогам, на Иртыше он сохранял ключевую роль до начала XX века. Оно способствовало их превращению в крупные торгово-транспортные узлы, стимулировало экономический рост, формирование городской идентичности и развитие международной торговли. Сделан вывод о стратегической значимости иртышского судоходства для экономики, миграции и социальной трансформации городов Прииртышья. Таким образом, данное исследование вносит существенный вклад в понимание роли водного транспорта в истории Прииртышья и демонстрирует, как локальные инициативы (введение сборов, развитие пристаней) могли влиять на макроэкономические процессы в имперском и международном контексте.

Ключевые слова: Иртыш, судоходство, купеческая торговля, экономика в XIX веке, история Казахстана, экономическое развитие, сборы за перевоз; инфраструктура.

Введение

Внутренние водоемы, прежде всего реки, используются как пути сообщения с глубокой древности. С развитием сухопутных видов транспорта и авиации, значение внутренних водных путей изменилось, они перестали быть главенствующими в установлении транспортных связей, однако их роль по-прежнему высока, в том числе, на территории Казахстана. Иртыш — крупнейшая река Казахстана, протекающая еще и на территориях России и Китая. Вплоть до середины XX века он был ключевым транспортным маршрутом, связывая регионы Казахстана с Сибирью. Вдоль реки строились пристани, склады и торговые точки, что способствовало экономическому росту северных регионов.

Развитие судоходства на реке Иртыш во второй половине XIX века сыграло важную роль в экономическом развитии городов Прииртышья. Благодаря реке Иртыш, города Омск, Павлодар, Семипалатинск и Усть-Каменогорск стали важными торговыми узлами, что способствовало их экономическому и социальному росту. Введение системы сборов за перевоз через Иртыш, как это было в Павлодаре в 1864 году, стало ключевым механизмом регулирования торговли и пополнения городских бюджетов. Судоходство на Иртыше стало важным связующим звеном для транспортировки товаров, что делало его критически значимым для торговли между Казахстаном, Россией и Китаем.

Необходимость изучения истории данной проблемы связано и с вопросами создания транспортного коридора Россия — Казахстан — Китай на современном этапе. Например, на ближайшее будущее Казахстан проведет встречу с министрами транспорта Китая и России, где обсудят новый мультимодальный транзитный коридор между странами через Казахстан. Он пройдет по реке Иртыш,

* Автор-корреспондент. E-mail: k.gulfaruz@gmail.com

далее через Обь в северные моря. Прогнозируемый объем перевозок составит 2,5 млн тонн в год. Также министерство транспорта опубликовало проект «Дорожной карты по комплексному развитию речного транспорта на реке Иртыш» [1].

Целью данной статьи является исследование влияния развития судоходства на Иртыше на экономическое и социальное развитие городов Прииртышья, а также его роли в международной торговле во второй половине XIX века. Задачи исследования включают: исследование архивных данных о судоходстве на Иртыше и введении сборов; оценка роли купечества и государственных органов в развитии инфраструктуры; анализ влияния судоходства на социальную жизнь городов Прииртышья.

Материалы и методы

Исследование основано на комплексном анализе архивных документов, статистических данных и исторических источников, хранящихся в Центральном государственном архиве Республики Казахстан (ЦГА РК). Основными материалами для данной работы стали следующие архивные дела: Дело об установлении сбора с весов и перевоз через р. Иртыш в доход г. Павлодара, Семипалатинская область (ЦГА РК. Ф. 15. Оп. 1. Д. 66) — документ, содержащий официальные постановления, регламентирующие систему сборов за перевоз через Иртыш. Представленные в нем сведения позволяют проследить динамику изменений ставок и их влияние на развитие торговли в Павлодаре. Дело «Пароходное сообщение на Иртыше» (ЦГА РК. Ф. 64. Оп. 2. Ед. хр. 67) — содержит данные о судоходстве на Иртыше, включая информацию о количестве судов, их тоннаже, сезонных колебаниях объемов перевозок и состоянии речной инфраструктуры. Статистические отчеты по судоходству на Иртыше за вторую половину XIX века (из различных фондов ЦГА РК) — включают сведения о товарообороте, доходах от торговых операций, видах грузов, объемах перевозок, а также демографические данные, отражающие влияние судоходства на развитие населенных пунктов Прииртышья. Эти материалы позволяют комплексно изучить проблему, опираясь на исторические первоисточники, официальные документы и статистические данные.

Для достижения поставленных целей применялся междисциплинарный подход, сочетающий методы исторического анализа, архивного исследования, количественного и сравнительного анализа. Историко-ретроспективный анализ позволил изучить изменения в инфраструктуре судоходства, динамику экономического развития городов Прииртышья и их интеграцию в торговые связи. Этот метод применялся для анализа архивных документов, выявления закономерностей и тенденций в развитии речной торговли на Иртыше. Архивный анализ заключался в изучении первоисточников — архивных документов, статистических отчетов, официальных распоряжений и делопроизводственных материалов. В процессе исследования архивные материалы подвергались критическому анализу, включавшему: сравнение различных источников для выявления противоречий и пропусков в данных; определение подлинности и достоверности информации; контекстный анализ источников, включающий рассмотрение политической и экономической ситуации в регионе на момент создания документов. Количественный анализ использовался для обработки данных о товарообороте, объеме перевозок и экономических показателях, что позволило выявить ключевые тенденции в развитии торговли. Анализ включал: подсчет и систематизацию данных о количестве судов, типах грузов, тарифах на перевозку; выявление закономерностей в динамике перевозок (сезонные колебания, зависимость от погодных условий, изменения в налоговой системе); разработку таблиц, графиков и диаграмм для визуализации экономических процессов. Сравнительный анализ применялся для сопоставления развития судоходства на Иртыше с аналогичными процессами в других регионах Российской империи, таких как Волга, Дон, Обь. Данный метод позволил: определить особенности и уникальность речной торговли Прииртышья; установить влияние географических, климатических и экономических факторов на развитие водных путей; выявить различия в государственном регулировании судоходства в разных регионах.

Географический и картографический анализ использовался для изучения структуры торговых путей, локализации портов и пристаней, а также оценки влияния природных факторов на развитие судоходства. Метод контент-анализа применялся для обработки текстов архивных документов, выявления ключевых терминов и понятий, анализа официальных распоряжений и законов, регулирующих судоходство и торговлю. Для изучения конкретных случаев введения налогов, развития отдельных торговых маршрутов и воздействия судоходства на экономику конкретных городов (например, введение сборов в Павлодаре в 1864 году) применяли метод кейс-анализа.

Результаты

В ходе исследования установлено, что развитие судоходства на Иртыше значительно изменило экономическую структуру городов Прииртышья. Омск, Павлодар, Семипалатинск и Усть-Каменогорск превратились в важные торговые центры благодаря транспортировке зерна, металлов, угля и других промышленных товаров [2]. Введение сборов за перевоз через Иртыш в Павлодаре в 1864 году стало важным источником дохода для города и сыграло значительную роль в регулировании торговли и поддержке городской экономики [3] (табл. 1).

Т а б л и ц а 1

Основные товары, перевозимые по Иртышу во второй половине XIX века

Товар	Город отправления	Город назначения	Объем перевозок (тонн)	Частота рейсов
Зерно	Омск	Семипалатинск	3000	2 раза в месяц
Уголь	Павлодар	Усть-Каменогорск	5000	3 раза в месяц
Промышленные товары	Семипалатинск	Китай	2000	Сезонно

Основной объем перевозок приходился на сельскохозяйственные (зерно) и промышленные товары (уголь, металлы), что свидетельствует о тесной связи судоходства с аграрным и промышленным секторами экономики. Экспорт зерна из Омска в Семипалатинск указывает на высокую потребность в продовольственных ресурсах в южных городах региона, в то время как северные города, обладая значительными запасами зерна, активно торговали им через водные пути. Судоходство на Иртыше обеспечивало транспортировку угля из Павлодара в Усть-Каменогорск, что говорит о важности речных маршрутов для обеспечения энергетических потребностей промышленности и отопления. Промышленные товары отправлялись в Китай сезонно, что объясняется особенностями международной торговли, зависимой от навигационных условий и договоренностей между странами.

Самые частые рейсы выполнялись между Павлодаром и Усть-Каменогорском (уголь) — 3 раза в месяц, что свидетельствует о постоянной потребности в этом виде топлива. Перевозка зерна из Омска в Семипалатинск осуществлялась реже — 2 раза в месяц, что могло быть связано с сезонностью сельскохозяйственного производства. Промышленные товары поставлялись в Китай нерегулярно (сезонно), вероятно, из-за сложности логистики и необходимости координации с торговыми партнерами [2] (табл. 2).

Т а б л и ц а 2

Такса сбора за перевоз через реку Иртыш в г. Павлодар (1864г.)

Категория	Летнее время (копейки)	Время разлива реки (копейки)
Пеший человек	1	2
Крупный скот (за штуку)	2	4
Мелкий скот (за штуку)	1	2
Лошадь под экипажем/возом	3	6
Экипажи и возы без лошадей	3	6

Время разлива реки (весенний паводок) сопровождалось двукратным увеличением всех тарифов по сравнению с летним периодом. Это объяснялось сложностью навигации, повышенными рисками для перевозчиков и необходимостью дополнительных затрат на организацию перевозок. Для пеших пассажиров тариф возрастал с 1 до 2 копеек, что свидетельствует о повышенном спросе на услуги перевозки в сезон разлива. Самый значительный рост тарифов наблюдался для перевозки экипажей и возов — с 3 до 6 копеек, что говорит о трудностях транспортировки крупногабаритных грузов в этот период.

Введение сборов за перевоз сыграло значительную роль в пополнении городского бюджета Павлодара, обеспечивая средства на развитие инфраструктуры и поддержку городского хозяйства. Разница в тарифах в зависимости от времени года могла регулировать потоки товаров и пассажиров, стимулируя перевозки в более безопасные сезоны. Повышенные сборы в период разлива могли слу-

жить инструментом регулирования перегрузки транспортных мощностей, предотвращая чрезмерные риски для судоходства.

Эти сборы стали важным элементом городского бюджета и способствовали развитию инфраструктуры и торговых операций, поддерживая экономический рост Павлодара [3]. Судоходство на Иртыше не только стимулировало экономическое развитие, но и вызвало значительные социальные изменения в городах Прииртышья. Приток купцов, рабочих и торговцев привел к росту населения и миграции. В городах, таких как Павлодар и Семипалатинск, наблюдался рост числа купеческих обществ, что способствовало укреплению экономических позиций и улучшению социальной инфраструктуры [4]. В результате увеличения торговли и судоходства произошли изменения в социальной структуре, где купечество стало важной частью местного общества.

Развитие судоходства способствовало созданию и модернизации портов и пристаней в городах Прииртышья. В частности, в Павлодаре были построены новые пристани для пароходов, что улучшило условия для торговли и транспортировки товаров. Эти изменения включали в себя развитие систем погрузочно-разгрузочных работ и увеличение числа пароходов, что способствовало росту объемов перевозок [3]. Связь с железнодорожной сетью, когда она появилась, дополнительно усилила значение судоходства как важного элемента транспортной инфраструктуры региона.

Судоходство обеспечило регулярные торговые связи между городами Прииртышья и другими регионами Российской империи, а также международными рынками, включая Китай [5]. Введение сборов за перевозку через Иртыш стало инструментом регулирования торговли и дополнительным источником финансирования городского бюджета. Увеличение объема перевозок зерна, угля и промышленных товаров способствовало развитию торговли, повышению доходов купечества и росту количества коммерческих операций в регионе.

Рост торговой активности привел к увеличению населения городов Прииртышья за счет притока торговцев, ремесленников и рабочих. В крупных торговых узлах, таких как Павлодар и Семипалатинск, сформировались мощные купеческие гильдии, играющие ключевую роль в экономике и социальной жизни города. Торговые связи с отдаленными регионами способствовали культурному обмену, что приводило к изменениям в быту и традициях населения [6].

В городах были построены новые пристани, складские помещения и транспортные узлы, что улучшило условия для торговли и транспортировки товаров. Развитие судоходства стимулировало модернизацию систем погрузки и разгрузки, повысив скорость и объемы транспортных операций. Рост числа пароходов и барж увеличил пропускную способность речных маршрутов, что позволило перевозить больше грузов за более короткий срок. Железнодорожная сеть усилила интеграцию водного и сухопутного транспорта, создавая многоуровневую транспортную систему, способствующую росту торговли [7].

Судоходство на Иртыше оставалось сезонным: весной и летом навигация достигала своего пика, тогда как зимой река замерзала, полностью останавливая речные перевозки. В периоды засухи и маловодья навигация становилась сложной, что могло приводить к увеличению стоимости транспортных услуг и снижению объемов перевозок. Введение гибкой системы тарифов за перевоз способствовало адаптации судоходства к сезонным изменениям, стимулируя перевозки в наиболее благоприятные периоды.

По сведениям Министерства путей сообщения, в 1899-1900 гг. в бассейне Оби-Иртыша плавало 132 судна, из них 6 пассажирских, 4 товарно-пассажирских, 58 буксиров, 4 товарно-специальных, 20 служебных. За паратодами на буксире ходили непаровые суда-баржи, баркасы, гусанки, лодки. Но, в целом оъем перевозок был относительно невелик, так как короткие периоды навигации на Иртыше делали торговые связи эпизодическими. Навигация по Иртышу продолжалась с мая по октябрь. Самое оживленное движение товаров по реке происходило весной, когда отправляли хлеб и разные животные продукты: кожа, шерсть и т.п. Летом движение замирало. Осенью перед закрытием навигации движение товаров опять оживлялось, когда начал поступать на пороходы хлеб нового урожая. Зимой товары, правда в незначительном количестве, двигались гужом, главным образом, вдоль правобережья Иртыша по тракту Омск-Павлодар-Семипалатинск [8; 185].

Несмотря на развитие железнодорожной инфраструктуры в конце XIX века, судоходство на Иртыше оставалось ключевым способом перевозки массовых грузов, таких как зерно и уголь. Железнодорожный транспорт дополнял речные перевозки, создавая комбинированную транспортную систему и оптимизируя логистические процессы. Государственные и частные инвестиции в развитие речного

транспорта продолжались даже после появления железных дорог, что свидетельствует о его высокой значимости для экономики региона.

Судоходство на Иртыше сыграло стратегическую роль в экономическом и социальном развитии городов Прииртышья в XIX веке. Оно обеспечило устойчивые торговые связи, способствовало росту населения и развитию инфраструктуры, а также стимулировало экономический рост региона. Несмотря на природные и сезонные ограничения, речной транспорт оставался важным элементом торговой системы, дополняя железнодорожные перевозки и укрепляя позиции городов Прииртышья как ключевых экономических центров [7].

Обсуждение

Существует определенная дискуссия по поводу влияния судоходства в сравнении с железнодорожной инфраструктурой. В то время как одни исследователи утверждают, что водный транспорт был основным фактором развития региона [9], другие склонны считать, что судоходство имело второстепенное значение на фоне стремительного развития железных дорог [10]. Эти различия обусловлены разными подходами к оценке инфраструктурных изменений и экономической активности.

Существуют пробелы в исследовании влияния судоходства на социальные изменения в городах региона. В частности, недостаточно изучены вопросы миграции и урбанизации, которые сопровождали развитие торговли и судоходства. Также мало внимания уделено взаимодействию купеческих гильдий с государственными структурами в контексте развития инфраструктуры и систем налогообложения, как это было в случае с введением сборов в Павлодаре [3].

Анализ литературы показывает, что, несмотря на определенные проблемы с навигацией на отдельных участках Иртыша, судоходство имело значительное влияние на экономическое развитие городов региона. Введение налогов на перевозку через реку, как это было в Павлодаре в 1864 году, указывает на рост значимости судоходства для экономической интеграции [3]. Купеческие гильдии, как частные инвесторы, активно содействовали развитию водных путей, что позволило расширить торговлю и укрепить экономические связи с Россией и Китаем [11].

Развитие судоходства на реке Иртыш во второй половине XIX века сыграло важную роль в формировании экономической и социальной структуры городов Прииртышья. Водный транспорт обеспечивал транспортировку товаров и людей, способствовал укреплению торговых связей с соседними регионами и странами, а также стимулировал урбанистические и инфраструктурные изменения. Сравнение результатов данного исследования с аналогичными работами показывает, что судоходство на Иртыше играло уникальную роль в транспортной системе Российской империи, отличаясь от аналогичных процессов на Волге и Дону.

Одним из ключевых аспектов, выявленных в исследовании, является влияние речных сборов на экономику региона. Введение тарифов на перевоз товаров и пассажиров через Иртыш, как это было в Павлодаре в 1864 году, не только обеспечило дополнительные поступления в городской бюджет, но и способствовало регулированию торговли. Эти меры оказались особенно важными в условиях нарастающей конкуренции между водным и железнодорожным транспортом, поскольку позволяли компенсировать затраты на поддержание инфраструктуры пристаней, ремонт судов и организацию судоходных маршрутов. Анализ архивных данных подтверждает, что подобная система регулирования позволяла адаптировать судоходство к сезонным и экономическим изменениям.

Судоходство на Иртыше отличалось от аналогичных процессов в других регионах Российской империи тем, что оставалось важнейшим способом транспортировки грузов даже после появления железных дорог. На Волге и Дону железнодорожный транспорт постепенно вытеснил речной, в то время как на Иртыше он лишь дополнял водные перевозки, создавая комбинированную транспортную систему. Это объясняется географическими особенностями региона, где река оставалась основным путем доставки массовых грузов, таких как зерно, уголь и промышленные товары. Введение пароходного сообщения позволило значительно увеличить скорость и объем перевозок, что сделало водный транспорт конкурентоспособным даже в условиях активного развития железных дорог.

Исследование показало, что судоходство на Иртыше имело выраженную сезонность, что накладывало ограничения на объемы перевозок. Весной и летом, когда уровень воды достигал максимума, навигация была наиболее активной, тогда как зимой транспортировка по реке практически прекращалась из-за ледостава. В периоды засухи и мелководья навигация становилась сложной, что могло приводить к увеличению стоимости транспортных услуг и снижению объемов перевозок. Введение

гибкой системы тарифов за перевоз позволило частично компенсировать эти трудности, стимулируя торговые операции в наиболее благоприятные периоды.

Развитие судоходства оказало значительное влияние на социальную структуру городов Прииртышья. Приток купцов, ремесленников и рабочих способствовал росту городского населения и укреплению экономической активности. В крупных торговых центрах, таких как Павлодар и Семипалатинск, сформировались мощные купеческие гильдии, которые активно инвестировали в развитие городской инфраструктуры. Рост числа пароходов и торговых операций привел к увеличению числа рабочих мест, что способствовало укреплению местной экономики и повышению уровня жизни населения [12].

Одним из важных последствий развития судоходства стало строительство новых пристаней, складских помещений и логистических центров. Эти инфраструктурные изменения позволили значительно увеличить объемы торговли и улучшить условия хранения товаров. Введение новых систем погрузочно-разгрузочных работ и развитие речных портов способствовало ускорению логистических процессов и повышению эффективности транспортировки товаров. Кроме того, развитие судоходства способствовало модернизации навигационных систем и улучшению условий для передвижения судов по реке.

Сравнительный анализ судоходства на Иртыше и в других регионах Российской империи показал, что развитие водного транспорта в Прииртышье имело более долгосрочный эффект. В то время как на Волге и Дону железные дороги стали основным способом перевозки грузов уже в конце XIX века, на Иртыше водный транспорт продолжал играть ведущую роль даже в начале XX века. Это объясняется не только экономическими и географическими особенностями региона, но и тем, что река оставалась удобным и относительно дешевым путем доставки товаров.

Развитие судоходства также оказало влияние на международную торговлю региона. Иртыш служил важным торговым маршрутом, связывая Прииртышье с Сибирью, Центральной Азией и Китаем. Перевозка промышленных товаров, зерна и угля через реку способствовала укреплению экономических связей с соседними странами, что сделало города региона важными торговыми узлами [13].

Таким образом, анализ развития судоходства на Иртыше позволяет сделать вывод о его ключевой роли в экономике и социальной структуре городов Прииртышья. Несмотря на сезонные ограничения и конкуренцию со стороны железных дорог, водный транспорт оставался важнейшим элементом торговой системы региона, способствуя его интеграции в общероссийскую и международную экономику.

Заключение

Развитие судоходства на реке Иртыш во второй половине XIX века сыграло ключевую роль в экономическом и социальном развитии городов Прииртышья. Водный транспорт способствовал укреплению торговых связей с регионами Российской империи и международными рынками, обеспечивая транспортировку товаров, необходимых для экономического роста. Несмотря на природные и сезонные ограничения, судоходство оставалось важным элементом торговой системы региона, способствуя его интеграции в общероссийскую и международную экономику.

Введение речных сборов, таких как налог на перевоз через Иртыш в Павлодаре, продемонстрировало значимость локальных финансовых механизмов в поддержке городской экономики. Эти меры не только пополняли бюджет, но и позволяли регулировать торговые потоки, стимулируя развитие судоходства и улучшение инфраструктуры. Анализ архивных данных показывает, что доходы от речных сборов использовались для строительства новых пристаней, улучшения навигационных условий и поддержки городской инфраструктуры.

Судоходство оказало значительное влияние на развитие социальной структуры городов региона. Рост торговой активности привел к увеличению численности населения в ключевых торговых узлах, таких как Павлодар и Семипалатинск, где сформировались влиятельные купеческие гильдии. Эти гильдии играли важную роль в финансировании городских проектов, развитии торговли и организации международных коммерческих операций. Кроме того, судоходство способствовало развитию новых профессий, включая судостроителей, речных перевозчиков, работников пристаней и грузчиков.

Инфраструктурное развитие городов Прииртышья было тесно связано с ростом объемов перевозок. Строительство новых пристаней, складов и логистических узлов значительно повысило пропускную способность речных маршрутов. Введение новых систем погрузки и разгрузки, а также модернизация судоходных средств позволили ускорить транспортные операции и сделать их более эффективными.

ными. Это способствовало увеличению торговых оборотов и укреплению экономического положения городов региона.

Развитие судоходства также способствовало формированию многоуровневой транспортной системы, в которой речной транспорт дополнял железнодорожные перевозки. В отличие от Волги и Дона, где железные дороги постепенно вытесняли водный транспорт, на Иртыше наблюдалась обратная тенденция: река продолжала использоваться для перевозки массовых грузов, таких как зерно, уголь и металлы. Это объяснялось особенностями логистики и экономической структуры региона, где речной транспорт оставался более доступным и экономически выгодным.

Международная торговля также зависела от развития судоходства на Иртыше. Водные пути связывали Прииртышье с Сибирью, Центральной Азией и Китаем, способствуя расширению экспортных поставок. Особенно важную роль играли поставки промышленных товаров и сельскохозяйственной продукции, что способствовало укреплению экономических связей региона с внешними рынками. Торговые операции с Китаем и соседними областями Российской империи позволяли расширять ассортимент товаров и укреплять позиции купечества в международной торговле.

Государственная политика в сфере судоходства сыграла важную роль в его развитии. Введение речных сборов, регулирование судоходных маршрутов и финансирование строительства новых пристаней указывают на активное участие государственных структур в организации транспортной системы. Государственные инвестиции в развитие водного транспорта позволили модернизировать судоходство и сделать его более эффективным.

Таким образом, судоходство на Иртыше не только способствовало экономическому развитию городов Прииртышья, но и привело к значительным социальным изменениям, укреплению международной торговли и формированию комплексной транспортной инфраструктуры. Несмотря на сезонные ограничения и конкуренцию с железными дорогами, водный транспорт оставался важнейшим элементом экономической системы региона вплоть до начала XX века.

Список литературы

- 1 ЕАБР предлагает развивать международное судоходство на Иртыше. — [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://kapital.kz/economic/134706/yeabr-predlagayet-razvivat-mezhdunarodnoye-sudokhodstvo-na-irtyshe.html>
- 2 Центральный государственный архив Республики Казахстан (далее — ЦГА РК). — Ф. 64. — Оп. 2. — Ед. хр. 67.
- 3 ЦГА РК. — Ф. 15. — Оп. 1. — Д. 66.
- 4 Красовский Н.И. Материалы для географии и статистики России. Область сибирских киргизов / Н.И. Красовский. — СПб, 1868. — 28 с.
- 5 Кратков Н. Урумчинский консульский округ и русская торговля в 1906 году / Н. Кратков // Известия ИРГО. — 1908. — Т. XLIV. — 364 с.
- 6 Чернышев М.С. Иртыш: географическо-навигационный очерк, с изложением предположений об улучшении судоходных свойств реки между г. Семипалатинском и Черноярской соляною пристанью / М.С. Чернышев. — СПб, 1887. — 126 с.
- 7 ЦГА РК. — Ф. 434. — Оп. 1. — Ед. хр. 45.
- 8 Арын Е.М. Среднее Прииртышье в источниках и материалах / Е.М. Арын // Сборник документов и материалов (XVIII — начало XX вв.). — Павлодар: Кереку, 2008. — 220 с.
- 9 Алтайская железная дорога // Областные Семипалатинские ведомости. — 1898. — № 24.
- 10 ЦГА РК. — Ф. 64. — Оп. 1. — Ед. хр. 3784.
- 11 Известия Императорского Русского географического общества. — СПб., 1879. — Т. 15.
- 12 Семипалатинские областные ведомости. — 1898. — № 23.
- 13 Razjigaeva N.G. Landscape and environmental changes / N.G. Razjigaeva, L.A. Ganzeya, T.A. Grebennikova // Journal of Asian Earth Sciences. — 2018. — Vol. 158. — P. 160–172.

Г.С. Калиаскарова, Г.Т. Мусабалина

XIX ғасырдың екінші жартысындағы Ертіс өзеніндегі кеме қатынасы мен көпестік сауданың дамуы: Ертіс бойы қалаларының экономикалық және әлеуметтік аспектісі

Мақала Ертіс өңірі, оның ішінде Омбы, Павлодар, Семей және Өскемен қалаларына баса назар аударатырып, XIX ғасырдың екінші жартысында Ертіс өзенінде кеме қатынасы мен саудасын дамытудың негізгі аспектілерін зерттеуге арналған. Қазақстан Республикасының Орталық мемлекеттік мұрағатында сақталған мұрағаттық құжаттар, статистикалық есептер және бастапқы дереккөздер негізінде өзен көлігі инфрақұрылымын қалыптастыру ерекшеліктері және өңірдің экономикасы мен әлеуметтік құрылымына әсері қаралған. Сауданы жергілікті салықтық реттеудің алғашқы мысалдарының бірі ретінде 1864 жылы Павлодарда Ертіс арқылы тасымалдау үшін алымдар жүйесін енгізуге ерекше назар аударылды. Төлемдер қалалық бюджетті толықтыруға ғана емес, сонымен қатар инфрақұрылымды белсенді дамытуға да ықпал еткені көрсетілген: айлақтар, қоймалар салу, өзен логистикасын ұйымдастыру. Кеме қатынасы астықты, көмірді, өнеркәсіптік тауарларды тұрақты тасымалдауды қамтамасыз етті, бұл экономикалық өсуді және жаңа сауда маршруттарын қалыптастыруды ынталандырды. Тасымалдау көлемінің өсуі қалалардың әлеуметтік құрылымына әсер еткен саудагерлер, жұмысшылар мен қолөнершілер санының өсуімен байланысты. Су көлігінің дамуы маусымдық навигациялық шектеулерге бейімделумен және теміржол желісімен интеграциямен қатар жүрді. Өзен көлігі біртіндеп теміржолдардан төмен болған Еділ мен Доннан айырмашылығы, Ертісте ол XX ғасырдың басына дейін шешуші рөл атқарды. Бұл олардың ірі сауда-көлік тораптарына айналуына ықпал етті, экономикалық өсуді, қалалық сәйкестікті қалыптастыруды және халықаралық сауданы дамытуды ынталандырды. Ертіс кеме қатынасының Ертіс өңірі қалаларының экономикасы, көші-қоны және әлеуметтік трансформациясы үшін стратегиялық маңыздылығы туралы қорытынды жасалды. Осылайша, бұл зерттеу Ертіс өңірі тарихындағы су көлігінің рөлін түсінуге елеулі үлес қосады және жергілікті бастамалардың (алымдарды енгізу, айлақтарды дамыту) империялық және халықаралық контекстегі макроэкономикалық процестерге қалай әсер еткенін көрсетеді.

Кілт сөздер: Ертіс, кеме қатынасы, көпестік сауда, XIX ғ. экономикасы, Қазақстан тарихы, экономикалық даму, тасымалдау алымы, инфрақұрылым.

G.S. Kaliaskarova, G.T. Mussabalina

Development of Navigation and Merchant Trade on the Irtysh River in the Second half of the XIX century: Economic and Social Aspects of the Cities of the Irtysh Region

The article is devoted to the study of key aspects of the development of navigation and merchant trade on the Irtysh River in the second half of the XIX century, with a focus on the cities of the Irtysh region — Omsk, Pavlodar, Semipalatinsk and Ust-Kamenogorsk. On the basis of archival documents, statistical reports and primary sources stored in the Central State Archive of the Republic of Kazakhstan, the features of formation of river transport infrastructure and its influence on the economy and social structure of the region are considered. Special attention was paid to the introduction of the system of fees for transportation across the Irtysh in Pavlodar in 1864 as one of the first examples of local tax regulation of trade. It is shown that the fees contributed not only to the replenishment of the city budget, but also to the active development of infrastructure: construction of wharves, warehouses, and organization of river logistics. Shipping provided regular transportation of grain, coal, industrial goods, which stimulated economic growth and the formation of new trade routes. The growth of transportation volumes was accompanied by an increase in the number of merchants, workers and artisans, which affected the social structure of cities. The development of water transport was accompanied by adaptation to seasonal limitations of navigation and integration with the railway network. In contrast to the Volga and Don rivers, where river transport gradually yielded to railroads, it retained its key role on the Irtysh until the beginning of the XX century. It contributed to their transformation into major trade and transportation hubs, stimulated economic growth, formation of urban identity and development of international trade. It is concluded that the Irtysh navigation was strategically important for the economy, migration and social transformation of the cities of the Irtysh region. Thus, this study makes a significant contribution to understanding the role of water transport in the history of the Priirtysh region and demonstrates how local initiatives (introduction of fees, development of wharves) could influence macroeconomic processes in the imperial and international context.

Keywords: Irtysh, navigation, merchant trade, economy in the XIX century, history of Kazakhstan, economic development, transportation fees, infrastructure.

References

- 1 EABR predlagaet razvivat mezhhdunarodnoe sudokhodstvo na Irtyshe [EDB offers to develop international shipping on Irtysh]. *kapital.kz*. Retrieved from <https://kapital.kz/economic/134706/yeabr-predlagayet-razvivat-mezhdunarodnoye-sudokhodstvo-na-irtyshe.html> [in Russian].
- 2 TsGA RK [Central State Archives of the Republic of Kazakhstan]. — F. 64. — Op. 2. — Ed. khr. 67 [in Russian].
- 3 TsGA RK [Central State Archives of the Republic of Kazakhstan]. — F. 15. — Op. 1. — D. 66 [in Russian].
- 4 Krasovskii, N.I. (1868). *Materialy dlia geografii i statistiki Rossii. Oblast sibirskikh kirgizov* [Materials for geography and statistics of Russia. Oblast of Siberian Kyrgyz]. Saint Petersburg [in Russian].
- 5 Kratkov, N. (1908). Urumchinskii konsulskii okrug i russkaia trgovlia v 1906 godu [Urumchi consular district and Russian trade in 1906]. *Izvestiia Imperatorskogo Russkogo Geograficheskogo Obshchestva — Proceedings of the Imperial Russian Geographical Society*, XLIV, 364 [in Russian].
- 6 Chernyshev, M.S. (1887). *Irtysh: geograficheskoe-navigatsionnyi ocherk, s izlozheniem predpolozhenii ob uluchshenii sudokhodnykh svoistv reki mezhu g. Semipalatinskoi i Chernoiarskoi solianoiu pristaniu* [Irtysh: a geographical and navigational essay, with the presentation of assumptions about the improvement of navigable properties of the river between the city. Semipalatinsk and Chernoyarsk salt piers]. Sankt-Peterburg [in Russian].
- 7 TsGA RK [Central State Archives of the Republic of Kazakhstan]. — F. 434. — Op. 1. — Ed. khr. 45 [in Russian].
- 8 Aryn, E.M. (2008). Srednee Priirtyshie v istochnikakh i materialakh [Srednee Priirtyshye in sources and materials]. *Sbornik dokumentov i materialov (XVIII — nachalo XX vv.) — Collection of documents and materials (XVIII — early XX centuries)*. Pavlodar: Kereku [in Russian].
- 9 (1898). Altaiskaia zheleznaiia doroga [Altai Railway]. *Oblastnye Semipalatinskie vedomosti — Regional Semipalatinsk newspapers*, 24 [in Russian].
- 10 TsGA RK [Central State Archives of the Republic of Kazakhstan]. — F. 64. — Op. 1. — Ed. khr. 3784 [in Russian].
- 11 (1879). *Izvestiia Imperatorskogo Russkogo geograficheskogo obshchestva — Proceedings of Imperial Russian Geographical Society*, 15. Sankt-Peterburg [in Russian].
- 12 (1898). *Semipalatinskie oblastnye vedomosti — Semipalatinsk regional gazettes*, 23 [in Russian].
- 13 Razjigaeva, N.G., Ganzeya, L.A., & Grebennikova, T.A. (2018). Landscape and environmental changes. *Journal of Asian Earth Sciences*, 158, 160–172 [in Russian].

Сведение об авторах

Калиаскарова Гульфаруз — докторант, Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан, <https://orcid.org/0009-0003-4482-6082>

Мусабалина Гульнара — д.и.н., профессор, Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан, <https://orcid.org/0000-0002-7576-9311>

Information about the authors

Kaliaskarova Gulfaruz — PhD Student, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan, <https://orcid.org/0009-0003-4482-6082>

Mussabalina Gulnara — Doctor of Historical Science, Professor, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan, <https://orcid.org/0000-0002-7576-9311>