

А.Д. Васильев*

**ЯКУТЫ ИЛИ КУПЕЧЕСТВО?
ПОИСКИ ОПТИМАЛЬНЫХ ПОДРЯДЧИКОВ
В СНАБЖЕНИИ СЕВЕРО-ВОСТОЧНЫХ ОКРАИН РОССИИ
(КОНЕЦ XVIII – НАЧАЛО XIX ВЕКА)**doi:10.31518/2618-9100-2023-6-12
УДК 94(571.56)"18-19"

Выходные данные для цитирования:
Васильев А.Д. Якуты или купечество? Поиски оптимальных подрядчиков в снабжении северо-восточных окраин России (конец XVIII – начало XIX века) // Исторический курьер. 2023. № 6 (32). С. 170–179.
URL: <http://istkurier.ru/data/2023/ISTKURIER-2023-6-12.pdf>

A.D. Vasil'ev*

**YAKUTS OR MERCHANTS?
SEARCH FOR OPTIMAL CONTRACTORS
IN SUPPLYING THE NORTHEASTERN OUTSKIRTS
OF RUSSIA (LATE 18TH – EARLY 19TH CENTURIES)**

doi:10.31518/2618-9100-2023-6-12

How to cite:
Vasil'ev A.D. Yakuts or Merchants? Search for Optimal Contractors in Supplying the Northeastern Outskirts of Russia (Late 18th – Early 19th Centuries) // Historical Courier, 2023, No. 6 (32), pp. 170–179.
[Available online: <http://istkurier.ru/data/2023/ISTKURIER-2023-6-12.pdf>]

Abstract. The article is in the context of the history of the formation and development of the institution of contracting operations as a way of transporting government cargo to the northeastern outskirts of the Russian Empire at the end of the 18th and beginning of the 19th centuries. It considers the process of finding the optimal contractors between merchants and Yakuts by the Russian government. For the efficiency of cargo delivery, the state had to take into account the interests of all parties in this process: the royal treasury was interested in saving money, while contractors were interested in decent pay. Ultimately, it was determined that it would be most expedient to cooperate directly with the Yakut patriarchs, whose horses were the only means of transporting goods. At the same time, the active participation of the merchants in this process played a significant role in the transition from the conscription policy to a contract basis, which was more liberal, and the existing competition between the two contenders contributed to the development of the most optimal contract terms. However, the complexity of communication along the Okhotsk tract and the distance between Yakutsk and Irkutsk, where the provincial administration was located, gave rise to special difficulties in drawing up contracts with the Yakuts. The author notes that the transition period in the history of local government in Yakutia, associated with the organization of a regional form of government with certain authority at the beginning of the 19th century, was directly related to the development trend of the contracting institution, namely the drawing up of mutually beneficial contracts between the local administration and the Yakuts.

Keywords: northeastern outskirts of Russia, Yakutia, Pacific coast, merchants, Yakuts, contracts, cargo transportation.

The article has been received by the editor on 14.10.2023. Full text of the article in Russian and references in English are available below.

* **Айсен Данилович Васильев**, кандидат исторических наук, Институт гуманитарных исследований и проблем малочисленных народов Севера Сибирского отделения Российской академии наук, Якутск, Россия, e-mail: aysen_vasilev@mail.ru

Aisen Danilovich Vasil'ev, Candidate of Historical Sciences, Institute for Humanitarian Research and North Indigenous Peoples Problems of the Siberian Branch of the Russian academy of Sciences, Yakutsk, Russia, e-mail: aysen_vasilev@mail.ru

Аннотация. В статье на фоне истории становления и развития института подрядных операций как способа провоза казенных грузов в северо-восточные окраины Российской империи в конце XVIII – начале XIX в. рассматривается вопрос о том, как российское правительство искало оптимальных подрядчиков, колеблясь между купечеством и якутами. Для эффективности доставки грузов государству приходилось учитывать интересы всех сторон данного процесса: царская казна была заинтересована в экономии средств, а подрядчики – в достойной оплате. В конечном счете наиболее целесообразным было определено сотрудничать напрямую с якутскими родоначальниками, чьи лошади служили единственным средством провоза грузов. При этом активное участие купечества в данной сфере сыграло существенную роль, подтолкнув власти к переходу от политики наложения повинности на подрядную основу, что было по характеру либеральнее первого, а существовавшая конкуренция между двумя претендентами способствовала развитию наиболее оптимальных условий контракта. Однако сложность коммуникации по Охотскому тракту и удаленность Якутска от Иркутска, где находилась губернская администрация, от которой была зависима Якутия, порождали особые сложности при составлении контрактов с якутами. Автор отмечает, что переходный период в истории местной власти в Якутии, связанный с организацией областной формы управления с определенными полномочиями в начале XIX в., был напрямую обусловлен развитием института подряда, а именно переходом к составлению взаимовыгодных контрактов местной администрации с якутами.

Ключевые слова: северо-восточные окраины России, Тихоокеанское побережье, Якутия, купечество, якуты, подряды, провоз грузов.

Статья поступила в редакцию 14.10.2023 г.

Освоение арктических территорий России, проблемы «северного завоза» в условиях климатических и экономических особенностей данных регионов являются одними из актуальных задач российского правительства на современном этапе, что вызывает определенный интерес к рассмотрению исторического опыта осуществления организации поставок на отдаленные территории государства.

Якутия начиная с XVIII в. по своему географическому положению занимала важное место в освоении и укреплении северо-востока Сибири, Русской Америки и Дальнего Востока, тем самым выполняя роль форпоста, когда еще Приамурье и Приморье не были имперскими территориями. Через территорию Якутского региона проводился провоз казенного груза (хлеба, съестных припасов, медикаментов, вина, спирта, уксуса, морских материалов и пр.) в окраинные пункты государства, в первую очередь в Охотский порт, который был единственным средством выхода в Тихий океан до середины XIX в. (до основания Аянского порта). Конец XVIII – начало XIX в. – переходный период в истории организации власти Якутского края, когда происходили важные процессы по нахождению оптимальной формы управления регионом¹, где геополитическая специфика играла ключевую роль при разработках проектов по административно-территориальному преобразованию Якутии². Снабжение окраинных территорий сопровождалось многими проблемами, которые были связаны не только со сложностью коммуникации по единственному тогда тракту – Охотскому, но и с организацией северо-восточной географической и астрономической экспедиции И.И. Биллингса – Г.А. Сарычева в 1785–1793 гг., увеличением численности войск на Тихоокеанском побережье, обусловленным перемещением в 1799 г. на побережье Тихого океана в Камчатку полка из Иркутска под командованием полковника А.А. Сомова,

¹ Борисов А.А. Переходный период в истории местного управления в Якутии в 1775–1805 гг. // Столица и провинции: взаимоотношения центра и регионов в истории России: мат-лы Всерос. науч. конф. с междунар. участием. СПб., 2018. Вып. 9. С. 157–161.

² Васильев А.Д. Вопросы административного преобразования Якутского края в представлениях сибирского чиновничества: 1790–1800-е годы // Гуманитарный вектор. 2020. Т. 15, № 3. С. 127–134.

впоследствии сформированного в Камчатский батальон, посылкой туда команды моряков и строителей под началом капитан-лейтенанта И.Н. Бухарина, что только усугубляло положение.

Историей провоза грузов в Охотск занимались в контексте других специальных исследований В.И. Вагин³, Л.Г. Левенталь⁴, Г.П. Башарин⁵, Ф.Г. Сафронов⁶, А.В. Ремнев⁷, З.И. Петухова⁸, П.Л. Казарян⁹, Л.М. Дамешек, В.П. Захаров¹⁰, ряд работ был опубликован в том числе и автором данной статьи¹¹. Однако период конца XVIII – начала XIX в. еще не подвергался подробному анализу и научной рефлексии историков. Среди всех перечисленных авторов наиболее подробно данным вопросом занимались участник Сибиряковской экспедиции 1894–1896 гг. Л.Г. Левенталь, а затем и советский историк Г.П. Башарин, изучавшие вопросы податей, повинностей и земельных отношений якутов.

В ходе исследования нами были введены в научный оборот документы, хранящиеся в фондах Национального архива Республики Саха (Якутии) и Российского государственного исторического архива, которые позволили рассмотреть данный вопрос в контексте развития административно-управленческих и общественно-политических процессов в Якутии, определить закономерности совершенствования института подрядных операций, осветить новые купеческие имена, стоявшие у истоков ее становления.

Организация провоза грузов в Охотск прошла несколько этапов, но прежде всего остановимся на ее ранней истории. С 1726 г. первоначально поставки отправлялись водным путем по рекам Лена, Алдан, Мая, Юдома до Юдомской заставы, а далее до Охотска в зимнее время по суше на якутских лошадях. В 1736 г. сухопутная доставка грузов легла как личная (подводная) повинность на аборигенное население – якутов. Так, с 5–8 душ выставлялось по одной лошади, при этом в одну подводку запрягали по три лошади, и за нее должны были платить «прогонья денги» – летом по 1 коп. за версту, зимой – по «денге»¹². Сообщается, что оплата «выдавалась через несколько лет, и то по прошениям якутов, или зачитывалась в ясак». Архивариус Якутского областного правления И.Е. Старостин в 1830 г. писал, что «Каждогодний таковой сбор лошадей привел якутов в совершенный упадок, что вместо лошадей давали табунных жеребцов и кобыл, из коих не токмо в пути следования от разных причин, но и по зборе в Якутске от долговременного ожидания отправки приходили изнурение и от того гибли и терялись, а частью и самые проводники обращали в свои извороты, и по таковым обстоятельствам некоторая и самая малая часть обращалась в руки хозяев»¹³.

В 1753 г. для облегчения бремени якутов местное начальство начинает отправлять часть казенных грузов в Охотск через подряды посредством «якуцких дворян, детей боярских, казаков и разночинцов»¹⁴. Согласно архивным сведениям, уже с этого времени купече-

³ Вагин В.И. Исторические сведения о деятельности графа М.М. Сперанского в Сибири с 1819 по 1822 г. СПб., 1872. Т. 2.

⁴ Левенталь Л.Г. Подати, повинности и земля у якутов // Материалы по обычному праву и по общественному быту якутов. Л., 1929.

⁵ Башарин Г.П. История аграрных отношений в Якутии: в 2 т. Якутск, 2013.

⁶ Сафронов Ф.Г. Охотско-Камчатский край: пути сообщения, население, снабжение и земледелие до революции. Якутск, 1958; Сафронов Ф.Г. Тихоокеанские окна России: Из истории освоения русскими людьми побережий Охотского и Берингова морей, Сахалина и Курил. Хабаровск, 1988.

⁷ Ремнев А.В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков. Омск, 2004.

⁸ Петухова З.И. Якутская Степная дума (1827–1838 гг.). Якутск, 2007.

⁹ Казарян П.Л. Сухопутные сообщения Северо-Восточной России (XVII в. – 1920 г.). Якутск, 2012.

¹⁰ Дамешек Л.М., Захаров В.П. Якутия в освоении Северо-Востока Азии в 30-е гг. XVIII – начало XX в. // Известия Иркутского государственного университета. Сер.: История. 2015. Т. 12. С. 6–12.

¹¹ Васильев А.Д. Проблемы снабжения Тихоокеанского побережья и пути их решения якутскими областными начальниками (первая половина XIX в.) // Россия и АТР. 2020. № 2 (108). С. 50–62; Васильев А.Д. Якутская администрация и коренные народы в конце XVIII в.: проблемы взаимоотношений в контексте снабжения северо-восточных окраин России // Народы России, Сибири и стран Востока: история и современность: материалы междунар. науч. конф. Иркутск. 2021. С. 98–104.

¹² Денга – половина копейки.

¹³ Башарин Г.П. История аграрных отношений в Якутии. Якутск, 2013. Т. 1. С. 230.

¹⁴ Там же. С. 233.

ство начинает принимать активное участие в подрядах: в 1760-е гг. этим занимались тобольские купцы Иван Федоров, Степан Копырин и Степан Горшков, якутские купцы Никифоров (имя пока установить не удалось) и Матвей Десяткин¹⁵.

На каждую лошадь полагалось 5 пудов «тяжестей», за которые получали в 1753–1758 гг. от 7 руб. 50 коп. до 11 руб. 50 коп. В среднем подрядчики могли получать до 9 руб. 50 коп., при этом возчикам выдавалось летом по 2 руб. 67 коп., а зимою – 1 руб. 33 ½ коп. или в среднем по 2 руб., т.е. в 3 и ½ раза меньше, чем платили подрядчикам¹⁶. Таким образом, вопросы, связанные с облегчением положения якутов по доставке грузов, не были еще решены, но это был первый опыт перехода на подрядную основу. Из-за того что в 1776 г. «на подряд желающих не было отыскано», доставка грузов во все отдаленные места северо-востока России вновь была включена в принудительную повинность якутов¹⁷.

Местная администрация не переставала искать наиболее оптимальные способы доставки грузов: она вошла «с представлениями высшему начальству, чтоб якутам за поставки тягостей вместо прогон за подводу, то есть на три лошади по 1 коп. на версту, положить им плату на каждую лошадь по 6 руб. и оно выводило, что против подрядного платежа гораздо казне выгоднее, что узнав якуты таковое об них ходатайство, просили к том еще по крайней мере прибавить по 1 руб. и выдавать по 7 руб. на лошадь, описывая при том свои изменения и происходящий от того им упадок». Однако царское правительство оставило данное ходатайство без внимания¹⁸.

Г.П. Башарин посчитал, что «за 37 лет, с 1736 по 1773 г., якуты выставили 111 952 лошади, или в среднем по 3 026 лошадей в год, 17 367 проводников, или в среднем по 470 чел. в год...». Из них большинство лошадей не возвращалось, они «гибли от бескормицы, изнурения, катастроф при речных переправах, переездах через топкие болота и трудные горные перевалы и, наконец, от эпидемий». При этом, как уже отмечалось, когда не хватало лошадей, царская власть продолжала заменять их «табунными жеребцами и кобылами». Все это весьма негативно продолжало сказываться на социально-экономическом положении аборигенного населения¹⁹.

Следующим шагом решения проблем была перевозка грузов посредством найма лошадей за счет казны. Так возник подряд купечества по «вольным ценам» с 1774 г., который существовал до 1782 г. В XVIII в. сибирское купечество принимало активное участие не только в экономической жизни зауральской территории, но и в изучении северо-восточных окраин России, началом которого считаются 1740–1780-е гг.²⁰ Кроме того, во второй половине XVIII – XIX в. в «сибирской предпринимательской среде появляется много различных проектов расширения морских промыслов и торговых связей с государствами Юго-Восточной Азии, Китаем, Японией, Кореей, Индией, Филиппинами, а на Американском материке с испанцами и американцами. Наибольшую активность в объединении купеческих капиталов и создании крупных компаний проявляло иркутское купечество»²¹. Таким образом, появление купечества на данной арене можно считать закономерным явлением.

На первое четырехлетие подрядчиками стали иркутские купцы Федор Киселев и Михаил Сибиряков. В Охотск планировалось отправить 20 тыс. пудов и в Колымск – 2 тыс. пудов, при этом с каждого пуда должны были получать по 1 руб. 54 коп., а в Удское – 223 пуда, но по 2 руб. 79 коп. Полагалось, что на лошадь придется груза по 5 пудов

¹⁵ Национальный архив Республики Саха (Якутия) (НАРС(Я)). Ф. 12-и. Оп. 1. Д. 49. Л. 15–16.

¹⁶ Башарин Г.П. История аграрных отношений... Т. 1. С. 233.

¹⁷ Там же. С. 234.

¹⁸ Там же.

¹⁹ Там же. С. 237.

²⁰ Комлева Е.В. Сибирское купечество: вклад в хозяйственное освоение и изучение Северо-Восточной Евразии (конец XVIII – XIX век). Новосибирск, 2018. С. 231.

²¹ Шахеров В.П. Предпринимательство и власть в Сибири XVIII – первой половины XIX в.: от конфронтации к партнерству // Известия Иркутского государственного университета. Сер.: Политология. Религиоведение. 2015. Т. 12. С. 67.

20 фунтов. Так, при отправке клады в Охотск обошлись 3 636, в Колымск – 363 лошаадьми, и за каждую вьючную лошадь в результате получили по 8 руб. 47 коп. Для транспортировки в Удское потребовалось 40 лошадей по 15 руб. 26 коп. за каждую. Во втором четырехлетии устюжской купец Федор Шубин и курский Яков Ситников обязались отправить в Охотск 22 тыс. пудов на 4 тыс. лошадей, в Колымск – 2 тыс. пудов на 363 лошадах, получив за каждую по 9 руб. 35 коп.; в Удское – 223 пуда на 40 лошадах по 15 руб. 26 ½ коп. за каждую. Если первые два купца в 1774–1778 гг. получили от казны за каждую подрядную лошадь в среднем по 11 руб. 86 коп., а вторые в 1778–1782 гг. – по 12 руб. 30 коп.²², то платили они за наем каждой лошади якутам в среднем по 5 руб. 50 коп., что уже чуть повысило материальную обеспеченность извозчиков.

В 1778 г. из-за того, что купцы не смогли «отыскать охотников к подряду на 657 лошадей подвоз в Охоцк казенного провианта», они не смогли выполнить свои обязательства по контракту. Я. Ситников ходатайствовал перед Якутской провинциальной канцелярией о сборе необходимого числа лошадей по 5 руб. 50 коп. за каждую, причем администрация предоставила от якутов 486 лошадей. Однако впоследствии случались недозовы, за которые администрация взыскивала с купцов неустойку в несколько тысяч, в результате чего купцы «более в подряд не входили»²³. Несмотря на не совсем удачный конец, участие купечества в этом деле было большим шагом в становлении подряда как способа доставки грузов, во внедрении принципов подобного сотрудничества в последующую практику российского правительства.

В 1780 г. якутские князцы Петр Сютпюрюков и Багарыния Кюлюнчин представили Иркутскому губернатору Фр.Н. Кличке ходатайства с просьбой дозволить им стать подрядчиками с условием оплаты по 5 руб. 50 коп. за лошадь. Иркутская губернская канцелярия в 1781 г. предписала якутской администрации «согласить на такой подряд с 1782 по 1786 год якутских иноверцев к поставке в разныя места тягостей на 4 000 лошадей за получаемую от купцов плату по 5 руб. 50 к[оп.] на лошадь». Так на практике якутские родоначальники заключили с администрацией контракты по доставке грузов на 3 014 лошадах в Охотск в течение четырех лет за 5 руб. 50 коп. При этом российскому правительству пришлось отправить в Охотск сверх подписанного соглашения еще 6 000 пудов грузов, для доставки которых местная администрация принудила отправить якутам еще 1 091 лошадь при плате по 6 руб. за лошадь. В 1785 г. снова возникла необходимость сбора 545 лошадей сверх контракта²⁴.

Практически со времени перехода сотрудничества с якутами на подрядной основе происходит и реформирование системы управления Якутии. В марте 1783 г. Якутская провинция во главе с воеводой была преобразована в область, которая состояла из Якутского, Олёкминского, Оленского (Вилуйского), Жиганского и Зашиверского уездов, где главой области назначался комендант. Воеводская канцелярия заменялась на нижний земский суд, судебные функции были возложены на уездный суд, финансовые дела – на казначейство, полицейский надзор поручался городничему (в Якутске) и земским исправникам (в уездах). Якутия продолжала административно подчиняться Иркутской губернии.

Когда закончилось первое четырехлетие, был подписан новый контракт с якутами на два года (1786–1787), который учитывал «бессенницу и падеж лошадей и рогатого скота». Теперь, согласно контракту, якутские тойоны должны были поставлять грузы в Охотск и Колымск по цене 6 руб. 75 коп. за лошадь. В последующем четырехлетнем контракте (на 1788–1792 гг.) прежняя цена за лошадь сохранилась²⁵.

В 1792 г. иркутский наместник предложил якутским родоначальникам контракт еще на четырехлетие, где они запросили более высокую плату, чем в предыдущий раз: за каждую лошадь в Охотск, Зашиверск и Колымск – по 15 руб. с условием, что деньги будут выданы

²² Башарин Г.П. История аграрных отношений в Якутии. Якутск, 2013. Т. 2. С. 110.

²³ Там же.

²⁴ Там же. С. 110–111.

²⁵ Там же. С. 111.

вперед. Однако Иркутская казенная палата не приняла данное предложение и объявила открытые торги²⁶.

Желание заключить контракт изъявил известный купец Григорий Иванович Шелихов, исследователь северной части Тихого океана, один из основателей Российско-Американской компании (РАК), поддержавший кандидатуру А.А. Баранова – первого Главного правителя российских поселений в Северной Америке²⁷. Исследователь истории РАК С.Б. Окунь писал, что планы Г.И. Шелихова «изобличали в нем человека больших способностей, предприимчивого и далеко опередившего своих современников»²⁸.

Григорий Иванович «условился доставлять с пуда в Охотск по 2 р[уб.] 55 к[оп.], в Зашиверск и в Колыму по 2 р[уб.] 20 коп., а в Удский острог по 2 р[уб.] 80 к[оп.], полагая тягости на лошадь по 5 пуд. 20 фунт., что и обходится платы на каждую лошадь в Охотск по 14 р[уб.] 2 ½ к[оп.], в Зашиверск и в Колымскую вершину по 14 руб. 85 коп., и Удский острог по 15 руб. 40 коп. и сверх того в собственных сумах, а за сумы получать от казны по 1 руб. 80 к[оп.] за каждую пару, при том же условленные деньги получать по доставке тягостей и по предъявлении квитанции, и по таковым условиям Правительствующий Сенат на четырехлетие с 1792 по 1796 год за тем Шелеховым утвердил»²⁹.

Несмотря на то, что условия, предложенные Г.И. Шелиховым, были не более выгодными, чем требования якутов, иркутская администрация все же подписала с ним контракт. Помимо лошадей Г.И. Шелихова, продолжался сбор и у якутов по нарядам за одинарные подводные прогоны³⁰.

Как отмечают исследователи, у Г.И. Шелихова не хватало средств для выполнения контракта и поэтому практически вся кладь перевозилась якутами³¹. Согласно приводимым в литературе данным, большая часть прибыли доставалась купцу, а за недовоз расплачивались сами якуты. Г.П. Башарин отмечает, что купцы стали практически выполнять роль не подрядчиков, а посредников. Удаленность от иркутских властей обуславливала замедленность при рассмотрении судебных дел, а у компании не было своих средств и в целом возможности для понуждения якутов к своевременной доставке грузов. Это было невыгодно как для якутов, так и для казны. В 1795 г. администрация прекратила свои сделки с компанией Г.И. Шелихова³². Российское правительство понимало, что лучше сотрудничать напрямую с якутскими родоначальниками, и в конце 1795 г. был заключен контракт на 1796–1797 гг. по цене за лошадь: до Колымска – по 13 руб., до Охотска – по 14 руб., и за проводников – по 9 руб. 15 коп. и 10 руб. 14 коп.

При провозе грузов наблюдались проблемы во взаимоотношениях якутов с местной администрацией, поскольку родоначальники стремились отстаивать интересы аборигенного населения. Якутские головы А. Аржаков, П. Сивцев и князец И. Шадрин вели переговоры в Иркутске, где добились возмещения неуплаченных якутам денег в 1788–1792 гг., которые в свое время отказался выдавать комендант Якутской области А.О. Маркловский. Они также выдвинули более выгодные условия по сравнению с последующими предложениями компании Г.И. Шелихова³³.

В 1797 г. Якутия вернулась к уездной системе управления, при которой главой уезда выступал городничий. Тогда же, согласно указу Сената, якутскому городничему предписывалось учредить при местном казначействе «присутствие для окончательного заключения условий с якутскими обществами на всю кладь, требовавшуюся для Охотска, Удского

²⁶ Башарин Г.П. История аграрных отношений... Т. 2. С. 111–112.

²⁷ Петров А.Ю., Ермолаев А.Н., митрополит Климент (Г.М. Капалин). Главный правитель Русской Америки А.А. Баранов и историко-культурное наследие России на севере Тихого океана // Вопросы истории. 2020. № 8. С. 6.

²⁸ Окунь С.Б. Российско-американская компания. М., 1939. С. 31.

²⁹ Башарин Г.П. История аграрных отношений... Т. 2. С. 112.

³⁰ Там же.

³¹ Левенталь Л.Г. Подати, повинности и земля у якутов... С. 314; Башарин Г.П. История аграрных отношений... Т. 2. С. 112.

³² Башарин Г.П. История аграрных отношений... Т. 2. С. 112.

³³ Васильев А.Д. Якутская администрация и коренные народы... С. 101.

и Зашиверска». В 1798 г. был подписан контракт с якутами на два года: для Колымска – 9 руб. 15 коп., для Охотска – 10 руб. 14 коп. за лошадь, подъемный вес был повышен до 5 ½ пуда. Л.Г. Левенталь полагает, что цены были занижены из-за конкуренции с РАК³⁴.

Однако из-за частых и массовых падежей скота в расположенных по тракту селениях родоначальники потребовали более высокой платы, а «казенная палата указом изволила предписать, буде якуты не согласятся за прежние цены добровольно, то учинить оное нарядом за прогонную плату». В 1799 г. снова был заключен договор Якутского казначейства с якутами на четыре года (1800–1803) для ежегодной доставки 20–25 тыс. пудов грузов в Охотск, 1535 пудов – в Зашиверск и другие населенные пункты по тем же ценам. До 1808 г. были заключены еще два двухлетних контракта, впоследствии же вплоть до 1830-х гг. контракты заключались на четырехлетние периоды³⁵.

Эффективность организации провоза грузов была непосредственно связана с системой местного управления. В 1798 г. якутские чиновники И. Эверс и С. Гарновский представили в центральные органы управления Российской империи проект «О благоустроении Якутской области», в котором предлагалось повысить административный статус Якутского региона, ограничив его зависимость от иркутских властей. Главная причина этого заключалась в удаленности Якутска от Иркутска, что существенно замедляло принятие решений и негативно сказывалось на доставке грузов в Охотск. Авторы проекта отмечали, что якуты, «желая воспользоваться своими выгодами, стараются неумеренными запросами, с превосходною против купечества наймов дороговизною извлечь из казны великие суммы денег»³⁶, на обсуждение же этих вопросов и переговоры с якутами уходило значительное время, вследствие чего иркутским властям приходилось соглашаться с ними во вред казне или передавать подряды купцам лишь с незначительными выгодами по сравнению с предложениями якутов. В проекте отмечалось, что купцы из-за безысходности нанимали тех же якутов, но по довольно низким ценам, а якуты сами производили поставки и поэтому запрашивали высокие цены за извоз – получалось, что проигрывала «одна только казна»³⁷. Это и стало причиной реформирования системы якутского управления, реализация которого протянулась до 1805 г. Тогда в Якутске было учреждено областное правление во главе с областным начальником, которому, в частности, вменялось в обязанность составление контрактов с якутами.

Таким образом, в конце XVIII – начале XIX в. при организации провоза грузов в Охотск и другие отдаленные пункты империи российское правительство переходит на подрядную основу. В результате многочисленных попыток поиска оптимальных партнеров для снабжения окраин царская власть остановилась на том, что в существовавших условиях было целесообразнее работать напрямую с якутскими родоначальниками на подрядной основе, чем с купечеством. Это обуславливалось в первую очередь тем, что якутские лошади служили единственным средством для транспортировки грузов и те же купцы не могли обходиться без привлечения аборигенного населения. При этом активное участие купечества сыграло определенную роль в становлении подрядной системы, а существовавшая конкуренция между двумя претендентами, отстаивание интересов якутов родоначальниками – все это способствовало складыванию наиболее оптимальных условий для заключения контракта. Для повышения эффективности доставки грузов должны были учитываться интересы нескольких сторон: государства и партнеров по перевозкам (подрядчиков и извозчиков). Царская власть, заинтересованная в своевременном обеспечении самых отдаленных и труднодоступных населенных пунктов, искала при этом наименее затратный способ организации их снабжения. Другая же сторона, учитывая сложность природных условий, плохое состояние транспортных коммуникаций, необходимость привлечения большого числа лошадей, что ложилось тяжким бременем на якутов, желала достойного вознаграждения,

³⁴ Левенталь Л.Г. Подати, повинности и земля у якутов... С. 314; Башарин Г.П. История аграрных отношений... Т. 2. С. 112.

³⁵ Башарин Г.П. История аграрных отношений... Т. 2. С. 112.

³⁶ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 383. Оп. 29. Д. 908. Л. 41–42.

³⁷ Там же. Л. 42.

причем выдвигавшиеся финансовые запросы с годами возрастали. Все эти обстоятельства и стали одной из основных причин разработки административных реформ, направленных на усовершенствование местного управления Якутии.

Литература

Башарин Г.П. История аграрных отношений в Якутии. Якутск: Арт-Флекс, 2003. Т. 1. 447 с.

Башарин Г.П. История аграрных отношения в Якутии. Якутск: Арт-Флекс, 2003. Т. 2. 518 с.

Борисов А.А. Переходный период в истории местного управления в Якутии в 1775–1805 гг. // Столица и провинции: взаимоотношения центра и регионов в истории России: мат-лы Всерос. науч. конф. с междунар. участием. СПб., 2018. Вып. 9. С. 157–161.

Вагин В.И. Исторические сведения о деятельности графа М.М. Сперанского в Сибири с 1819 по 1822 г. СПб.: Тип. 2-го Отд-ния Собств. Е.И.В. Канцелярии, 1872. Т. 2. 770 с.

Васильев А.Д. Вопросы административного преобразования Якутского края в представлениях сибирского чиновничества: 1790–1800-е годы // Гуманитарный вектор. 2020. Т. 15, № 3. С. 127–134.

Васильев А.Д. Проблемы снабжения Тихоокеанского побережья и пути их решения якутскими областными начальниками (первая половина XIX в.) // Россия и АТР. 2020. № 2 (108). С. 50–62.

Васильев А.Д. Якутская администрация и коренные народы в конце XVIII в.: проблемы взаимоотношений в контексте снабжения северо-восточных окраин России // Народы России, Сибири и стран Востока: история и современность: мат-лы междунар. науч. конф. (Иркутск, 21 апреля 2021 г.). Иркутск, 2021. С. 98–104.

Дамешек Л.М., Захаров В.П. Якутия в освоении Северо-Востока Азии в 30-е гг. XVIII – начало XX в. // Известия Иркутского государственного университета. Сер.: История. 2015. Т. 12. С. 6–12.

Казарян П.Л. Сухопутные сообщения Северо-Восточной России (XVII в. – 1920 г.). Якутск: СВФУ, 2012. 147 с.

Комлева Е.В. Сибирское купечество: вклад в хозяйственное освоение и изучение Северо-Восточной Евразии (конец XVIII – XIX в.). Новосибирск: Параллель, 2018. 397 с.

Левенталь Л.Г. Подати, повинности и земля у якутов // Материалы по обычному праву и по общественному быту якутов. Л.: Изд-во АН СССР, 1929. С. 221–448.

Окунь С.Б. Российско-американская компания. М.: Соцэкгиз, 1939. 259 с.

Петров А.Ю., Ермолаев А.Н., митрополит Климент (Г.М. Капалин). Главный правитель Русской Америки А.А. Баранов и историко-культурное наследие России на севере Тихого океана // Вопросы истории. 2020. № 8. С. 54–60.

Петухова З.И. Якутская Степная дума (1827–1838 гг.). Якутск: Көмүөл, 2007. 192 с.

Ремнев А.В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков. Омск: Издательство Омского государственного университета, 2004. 552 с.

Сафронов Ф.Г. Охотско-Камчатский край: пути сообщения, население, снабжение и земледелие до революции. Якутск: Якуткнигоиздат, 1958. 136 с.

Сафронов Ф.Г. Тихоокеанские окна России: Из истории освоения русскими людьми побережий Охотского и Берингова морей, Сахалина и Курил. Хабаровск: Хабаровское книжное издательство, 1988. 192 с.

Шахеров В.П. Предпринимательство и власть в Сибири XVIII – первой половины XIX в.: от конфронтации к партнерству // Известия Иркутского государственного университета. Сер.: Политология. Религиоведение. 2015. Т. 12. С. 57–69.

References

- Basharin, G.P. (2003). *Istoriya agrarnykh otnosheniy v Yakutii* [The History of Agrarian Relations in Yakutia]. Moscow, Art-Fleks. Vol. 1. 447 p.
- Basharin, G.P. (2003). *Istoriya agrarnykh otnosheniy v Yakutii* [The History of Agrarian Relations in Yakutia]. Moscow, Art-Fleks. Vol. 2. 519 p.
- Borisov, A.A. (2008). Perekhodnyy period v istorii mestnogo upravleniya v Yakutii v 1775–1805 gg. [Transitional Period in the History of Local Government in Yakutia in 1775–1805]. In *Stolitsa i provintsii: vzaimootnosheniya tsentra i regionov v istorii Rossii. Materialy Vserossiyskoy nauchnoy konferentsii s mezhdunarodnym uchastiem*. Saint Petersburg. Vol. 9, pp. 157–161.
- Dameshek, L.M., Zaharov, V.P. (2015). Yakutiya v osvoenii Severo-Vostoka Azii v 30-e gg. XVIII – nachalo XX v. [Yakutia in the Development of Northeast Asia from the 1730s to Early 20th Century]. In *Izvestiya Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya*. Vol. 12, pp. 6–12.
- Kazaryan, P.L. (2012). *Sukhoputnye soobshcheniya Severo-Vostochnoy Rossii (XVII v. – 1920 g.)*. [Land Communications of North-Eastern Russia (From 17th Century to 1920)]. Yakutsk, SVFU. 147 p.
- Komleva, E.V. (2018). *Sibirskoe kupechestvo: vklad v khozyaystvennoe osvoenie i izucheniye Severo-Vostochnoy Evrazii (konets XVIII – XIX vek)* [Siberian Merchants: Contribution to the Economic Development and Study of North-Eastern Eurasia (Late 18th – 19th Centuries)]. Novosibirsk, Parallel'. 397 p.
- Levental', L.G. (1929). Podati, povinnosti i zemlya u yakutov [Taxes, Duties and Land Among the Yakuts]. In *Materialy po obychnomu pravu i po obshchestvennomu bytu yakutov*. Leningrad, Izd-vo AN SSSR, pp. 221–448.
- Okun', S.B. (1939). *Rossiysko-amerikanskaya kompaniya* [The Russian-American Company]. Moscow, Sotsekgiz. 259 p.
- Petrov, A.Yu., Ermolaev, A.N., Metropolitan bishop Kliment (G.M. Kapalin). (2020). Glavnyy pravitel' Russkoy Ameriki A.A. Baranov i istoriko-kul'turnoe nasledie Rossii na severe Tikhogo okeana [The Main Ruler of Russian America A.A. Baranov and the Historical and Cultural Heritage of Russia in the North of the Pacific]. In *Voprosy istorii*. No. 8, pp. 54–60.
- Petukhova, Z.I. (2007). *Yakutskaya Stepnaya Duma* [The Yakut Steppe Duma]. Yakutsk, Kemel. 192 p.
- Remnev, A.V. (2004). *Rossiya Dal'nego Vostoka. Imperskaya geografiya vlasti XIX — nachala XX vekov: monografiya* [Russia of the Far East. Imperial Geography of Power from the 19th Century to the Early 20th Century: Monograph]. Omsk, Izd-vo Omsk. gos. un-ta. 552 p.
- Safronov, F.G. (1958). *Okhotsko-Kamchatskiy kray (puti soobshcheniya, naselenie, snabzhenie i zemledelie do revolyutsii)* [The Okhotsk-Kamchatka Region: Routes of Communication, Population, Supply and Agriculture before the Revolution]. Yakutsk, Yakutknigoizdat. 136 p.
- Safronov, F.G. (1988). *Tikhookeanskije okna Rossii: Iz istorii osvoeniya russkimi lyud'mi poberezh'iy Okhotskogo i Beringova morey, Sakhalina i Kuril* [Pacific Windows of Russia: From the History of Development of the Shores of the Sea of Okhotsk and the Bering Sea, Sakhalin and the Kurils by Russian People]. Khabarovsk, Khabar. kn. izd-vo. 192 p.
- Shaherov, V.P. (2015). Predprinimatel'stvo i vlast' v Sibiri XVIII – pervoy poloviny XIX v.: ot konfrontatsii k partnerstvu [Entrepreneurship and Power in Siberia in the 18th and First Half of the 19th Centuries: From Confrontation to Partnership]. In *Izvestiya Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Politologiya. Religiovedenie*. Vol. 12, pp. 57–69.
- Vagin, V.I. (1872). *Istoricheskie svedeniya o deyatel'nosti grafa M.M. Speranskogo v Sibiri s 1819 po 1822 gg.* [Historical Data on Count M.M. Speransky's Activity in Siberia from 1819 to 1822]. Saint Petersburg, Tip. 2-go Otd-niya Sobstv. E.I.V. Kantselyarii. Vol. 2. 770 p.
- Vasil'ev, A.D. (2020). Problemy snabzheniya Tikhookeanskogo poberezh'ya i puti ikh resheniya yakutskimi oblastnymi nachal'nikami (pervaya polovina XIX v.) [Problems of Supplying the Pacific Coast and Ways to Solve Them by the Yakut Regional Leaders (First Half of the 19th Century)]. In *Rossiya i ATR*. No. 2 (108), pp. 50–62.

Vasil'ev, A.D. (2020). Voprosy administrativnogo preobrazovaniya Yakutskogo kraja v predstavleniyakh sibirskogo chinovnichestva: 1790–1800-e gody [Issues of Administrative Transformation of the Yakut Region in the Views of Siberian Officials: 1790–1800s]. In *Gumanitarnyy vektor*. Vol. 15, No. 3, pp. 127–134.

Vasil'ev, A.D. (2021). Yakutskaya administratsiya i korennye narody v kontse XVIII v.: problemy vzaimootnosheniy v kontekste snabzheniya severo-vostochnykh okrain Rossii [Yakut Administration and Indigenous Peoples at the End of the 18th Century: Problems of Relationships in the Context of Supplying the North-Eastern Outskirts of Russia]. In *Narody Rossii, Sibiri i stran Vostoka: istoriya i sovremennost'. Materialy mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii*. Irkutsk, pp. 98–104.