УДК 94(571.5)"18":656.1 DOI: 10.18324/2224-1833-2026-3-190-196

Изменение стоимости грузовых перевозок по Московско-Сибирскому тракту в Енисейской губернии в 1880-е гг. (по материалам «Статистических обозрений Енисейской губернии»)

А.М. Коношенко[a], Н.И. Дроздов[b]

Сибирский федеральный университет, проспект Свободный, 79, Красноярск, Россия
[a] konoshenko@yandex.ru, [b] kfurao@mail.ru
[a] https//orcid.org/0009-0006-4791-5402, [b] https//orcid.org/0000-0002-6919-0821
Статья поступила 04.09.2026, принята 15.09.2026.

В статье, на основе ежегодных «Статистических обзоров Енисейской губернии», исследуется формирование цен на грузовые гужевые перевозки в енисейской губернии в 1880-е гг. Источниковой базой работы являются официальные статистические материалы. На основе данных о стоимости перевозки одного пуда груза из Красноярска в Канск и Ачинск, а также Томск и Иркутск за 1881–1889 гг. прослежена сопоставимая динамика изменения стоимости грузовых гужевых перевозок. Проведено сравнение абсолютной стоимости перевозки и расчётной стоимости пудо-версты, проанализированы сезонные колебания между летними (за июнь) и зимними (за декабрь) расценками на извоз. Наиболее низкая средняя стоимость пудо-версты зафиксирована на доставку груза из Красноярска в Томск. В то время как на коротком перегоне Красноярск – Ачинск отмечен более высокий уровень стоимости. Выявлены существенные межгодовые и сезонные колебания расценок. Несмотря на указание в исторической литературе преимущества зимней транспортировки грузов как более дешёвой, в статистических материалах декабрьские расценки не всегда были ниже июньских. Это свидетельствует о значительном влиянии обстановки на рынке предоставления извозничских услуг. Рассмотрено взаимовлияние извоза и стоимости фуража, объёмов грузопотока, наличия свободных лошадей, плотности притрактового населения, наличия постоялых дворов, состояния дороги. Сделан вывод о нелинейном и сегментном характере формирования стоимости грузовых перевозок. Плата на транспортировку грузов представляла собой динамичную рыночную цену, формировавшуюся на основе локального соотношения спроса и предложения на извоз, при значительном влиянии сезонных и хозяйственных факторов.

Ключевые слова: Московско-Сибирский тракт; Енисейская губерния; гужевой транспорт; провозная плата; извоз.

Changes in freight transportation costs along the Moscow-Siberian tract in the Yenisei province in the 1880s (based on the "Statistical Reviews of the Yenisei Province")

A.M. Konoshenko[a], N.I. Drozdov[b]

Siberian Federal University; 79, Svobodny Ave., Krasnoyarsk, Russia
[a] konoshenko@yandex.ru, [b] kfurao@mail.ru
[a] https//orcid.org/0009-0006-4791-5402, [b] https//orcid.org/0000-0002-6919-0821
Received 04.09.2026, accepted 15.09.2026.

Based on the annual "Statistical Reviews of the Yenisei Province", the article examines the formation of freight rates for horse-drawn transportation in the Yenisei province during the 1880s. The source base of the study consists of official statistic materials. Using data on the cost of transporting one pood of freight from Krasnoyarsk to the Kansk and Achinsk, as well as Tomsk and Irkutsk, from 1881 to 1889, the study traces comparable trends in the cost of horse-drawn freight transportation. The analysis compares the absolute cost of transportation with the calculated cost per pood-verst and examines seasonal fluctuations between summer (June) and winter (December) freight rates. The lowest average cost per pood-verst was recorded for the transportation of goods from Krasnoyarsk to Tomsk, whereas the relatively short Krasnoyarsk-Achinsk route was characterized by a higher unit cost. Significant interannual and seasonal fluctuations in freight rates are identified. Although historical scholarship has generally emphasized the advantage of winter transportation as a less expensive means of moving goods, the statistical evidence shows that December rates were not always lower than those recorded in June. This indicates the considerable influence of market conditions on the provision of horse-drawn freight services. The article examines the interrelationship between horse-drawn transportation and fodder prices, freight traffic volumes, the availability of free horses, the population density of settlements along the tract, the availability of inns and stagging facilities, and road conditions. The study concludes that freight pricing was nonlinear and spatially segmented. Freight changes represented a dynamic market price shaped by the local balance of supply and demand for horse-drawn transportation service and significantly influenced by seasonal and economic factors.

Keywords: Moscow-Siberian tract; Yenisei province; horse-drawn transport; freight rate; cartage.

Введение. Московско-Сибирский тракт во второй половине XIX в. являлся для Российской империи важнейшей сухопутной транспортной магистралью, соединявшей европейскую часть страны с Сибирью. Для притрактового населения грузовой извоз являлся не только источником дополнительного заработка, но и значимым элементом включения крестьянских хозяйств в товарно-денежные отношения. Доход от этого промысла напрямую зависел от расценок на перевозки по тракту. При этом цена за провоз не была статичной. Она претерпевала ежегодные изменения, а кроме того, варьировалась в зависимости от времени года и маршрута доставки грузов.

Актуальность исследования заключается в комплексном изучении изменений стоимости грузовых гужевых перевозок на основных логистических маршрутах по Московско-сибирскому тракту в Енисейской губернии в период с 1881 по 1889 гг.

Рамки исследования ограничиваются одним десятилетием, что позволяет ограничить объём количественных данных для выявления закономерностей.

Объектом исследования является стоимость грузовых гужевых перевозок по Московско-Сибирскому тракту.

Предметом исследования выступают факторы формирования платы за перевозку грузов на дистанциях Красноярск – Ачинск, Красноярск – Канск, Красноярск – Томск, Красноярск – Иркутск за период 1881–1889 гг.

Цель исследования – изучение динамики стоимости грузовых перевозок по Московско-Сибирскому тракту в енисейской губернии.

Достижение поставленной цели осуществляется через решение следующих задач:

– установить основные направления перевозки грузов;

– проанализировать статистические данные о стоимости перевозок;

– рассмотреть факторы, влиявшие на ценообразование тарифов перевозок

Методологическая основа.

1. Принципы исследования

– принцип историзма, предполагающий изучение исторических событий и явлений в контексте того времени, в которое они происходили;

– принцип объективности, обязывающий беспристрастно решить поставленные задачи;

– принцип системности, на основе которого события и явления рассматриваются во взаимосвязи.

2. Методы исторического исследования:

– историко-генетический метод, на основе которого рассмотрена динамика и изменения в изучаемых явлениях, их причинно-следственные связи;

– историко-сравнительный метод, позволяющий сравнивать аналогичные исторические процессы и явления;

– историко-системный метод, рассматривающий явление как сложную систему с взаимозависимыми элементами;

– метод анализа источников, направленный на тщательное изучение документов.

Исследование выполнено на основе концепции истории повседневности. Под «повседневностью» понимается человеческая деятельность как совокупность повседневного бытия [1–5]. С этой позиции Московско-Сибирский тракт рассматривается как непосредственное жизненное пространство крестьянского сообщества.

Источники и историография. Основным источником данных являются «Статистические обзоры Енисейской губернии» за 1881–1889 г., являвшиеся приложением к ежегодным Всеподданейшим отчётам енисейских губернаторов [6–14]. В них указывались средние летние и зимние цены за доставку одного пуда грузов по Московско-Сибирскому тракту в Ачинск, Канск, Томск и Иркутск в 1880-е гг. Данные из Обзора Енисейской губернии за 1880 г. не учитываются, поскольку в нём стоимость перевозок указана по округам в расчёте на сто вёрст без указания маршрутов. Кроме того, отсутствуют сведения о Канском округе [15]. С целью сопоставления цен на перевозки из Красноярска и в обратных направлениях Томск-Красноярск и Иркутск-Красноярск, нами были изучены Статистические обзоры Томской и Иркутской губерний. При схожей структуре источников трёх губерний, иркутские и томские издания сведений о средних ценах за перевозку грузов по Московско-Сибирскому тракту не отражают. Для анализа грузоперевозок использовались «Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний» [16].

В дореволюционной историографии вопрос стоимости перевозок по Московско-Сибирскому тракту рассматривали многие исследователи. Ю.А. Гагемейстер рассматривал состояние путей сообщения и торговые издержки как существенное ограничение хозяйственного развития региона [17]. А.П. Субботин рассмотрел накладные расходы, возникавшие при транспортировке чая. Он перечислил «провозные платы от Кяхты до главных рынков» [18]. Наблюдения Ж. Легра, проезжавшего через Сибирь в 1897 г., дают представление об условиях передвижения по дорогам товарных обозов [19]. М.Н. Соболев рассмотрел изменение стоимости доставки грузов по тракту [20].

В советский период М.В. Красноженова подробно описала организацию извозного промысла в Красноярском округе, функционирование постоялых дворов, их связь с окрестными деревнями: снабжение их овсом и сеном [21]. В.А. Смирнов, отмечая распространённость извоза среди населения, подтвердил это статистическими данными о доходности это промысла по округам Енисейской губернии [22].

В современной историографии наиболее системное изучение Московско-Сибирского тракта принадлежит О.Н. Катионову, исследовавшему организацию перевозок и хозяйство притрактовых жителей [23, 24]. Важным результатом его исследования является вывод о тесной взаимосвязи извозного промысла с сезонностью сельскохозяйственных работ крестьян и о возрастании перевозок в зимний период. Исследования В.П. Бойко показывают роль транспортных подрядов, контрактов купцов с крестьянами и организацию дальнего извоза [25].

В исследованиях отмечается, что перевозка по зимнему пути, при прочих равных условиях, обходилась дешевле летней [23–25].

Методика исследования. За исходный показатель нами была взята стоимость перевозки одного пуда груза из Красноярска в копейках. Для каждого года была рассчитана среднегодовая величина цены доставки. Для сравнения маршрутов на разные расстояния применяется показатель копейка/пудо-верста. Расстояния от Красноярска до Ачинска в 165 вёрст и Канска – 216 вёрст по Московско-Сибирскому тракту взяты из «Статистических обзоров Енисейской губернии» за 1885 и 1887 гг. [9–11]. Протяжённость пути от Красноярска до Томска в 554 версты и Иркутска – приблизительно 1006 верст, высчитаны нами по данным о перегонах между почтовыми станциями, указанным в «Почтовом дорожнике Российской империи» за 1880 г. [26].

Дополнительно была рассчитана условная стоимость перевозки грузов по маршрутам:

– Ачинск-Томск, путём вычитания цены за доставку от Красноярска до Ачинска из цены за перегон Красноярск-Томск;

– Канск-Иркутск, высчитанную разницей между ценами на транспортировку от Красноярска до Иркутска и от Красноярска до Канска.

Полученные результаты условны, являются аналитическими показателями.

Сезонные колебания цен на перевозки выражаются через отношение цены в декабре к цене в июне.

Динамика стоимости перевозки грузов. Авторами исследования были систематизированы сведения о средних ценах на перевозки грузов из Красноярска в Ачинск, Канск, Томск и Иркутск за период с 1881 по 1889 гг. (табл. 1).

Таблица 1. Средние цены перевозки одного пуда груза из Красноярска в период 1881–1889 гг. (коп./пуд)

год	Ачинск		Канск		Томск		Иркутск	
	июнь	декабрь	июнь	декабрь	июнь	декабрь	июнь	декабрь
1881	53	52,5	52	50	100	100	500	400
1882	35	25	40	35	85	85	300	200
1883	25	60	30	40	60	135	150	315
1884	50	47,5	60	57,5	150	120	150	190
1885	70	65	55	77	120	200	235	412
1886	49,5	52,5	65	60	160	140	300	275
1887	50	60	35	30	110	80	300	280
1888	50	75	75	65	110	110	375	350
1889	40	40	50	45	140	100	300	250

Таблица составлена на основе: 6–14.

Градация сезонности, определяемая в Статистических обзорах, имеет под собой основания. В июне еще продолжался период активных сельскохозяйственных работ, также следует учитывать состояние дороги. В декабре же уже устанавливался санный путь, а крестьяне, незанятые полевыми работами, располагали свободными для извоза лошадьми.

Данные таблицы показывают, что провозная плата отличалась значительными колебаниями. Изменения наблюдаются не только между направлениями доставки, что объясняется разницей в расстояниях, но и на одном и том же маршруте на протяжении ряда лет. Особенно выраженной нестабильностью характеризуются цены на доставку грузов из Красноярск в Иркутск. Сезонная стоимость колебалась с максимальной – 500 коп./пуд (июнь 1881 г.), до минимальной – 150 коп./пуд (июнь 1883 и 1884 гг.), т. е. с разницей более, чем в три раза. В шести из девяти лет декабрьская перевозка была дешевле июньской, однако данные за 1883 и 1885 гг. демонстрируют обратную ситуацию: зимой цена относительно летней возрастала в двукратном размере, соответственно с 150 коп./пуд до 315 коп./пуд и с 235 коп./пуд до 412 коп./пуд. На более коротких расстояниях изменения были менее значительными, но также существенными: Красноярск-Ачинск – от 25 до 75 коп.; Красноярск-Канск – от 30 до 77 коп.; Красноярск-Томск – от 60 до 200 коп.

Таким образом, стоимость перевозки нельзя рассматривать как устойчивый тариф, определявшийся исходя из расстояния до пункта назначения груза. Более того, сезонные изменения не имеют общей закономерности. В одни годы цена перевозки в декабре была на уровне июньской, в другие – возрастала, а в некоторые годы оставалась неизменной. Особенно выделяется 1883 г., когда зимнее удорожание произошло одновременно на всех четырёх направлениях.

В ходе анализа средних расценок на перевозку грузов, представленных в табл. 1, обнаружились две особенности. Во-первых, не наблюдается устойчивой тенденции роста или снижения: высокая плата сменялась низкой и наоборот. Во-вторых, отсутствует взаимозависимость цены от длины перегона. Так, в 1887 г. средняя цена от Красноярска до Канска (216 верст) равнялась 35 коп./пуд летом и 30 коп./пуд зимой, тогда как от Красноярска до Ачинска (165 верст) 50 и 60 коп. соответственно.

Для сопоставления динамики изменений цен на извозные услуги авторами исследования была рассчитана среднегодовая ставка на перевозку грузов, представленная средней величиной между июньскими и декабрьскими значениями. В табл. 2 приведены средняя провозная плата, средние июньские и декабрьские показатели, а также минимальные и максимальные значения цен, зафиксированные в Статистических обзорах за период 1881–1889 гг. Отсутствие закономерной и долговременной тенденции роста или падения цен за перевозку грузов на всех рассматриваемых направлениях представлено на рис. 1.

Таблица 2. Сводные показатели провозной платы за 1881–1889 гг. (коп./пуд)

Направление	Средняя	Июнь, средняя	Декабрь, средняя	Минимум	Максимум
Ачинск	50,00	46,94	53,06	25	75
Канск	51,19	51,33	51,06	30	77
Томск	116,94	115,00	118,89	60	200
Иркутск	293,94	290,00	296,89	150	500

Таблица составлена на основе табл. 1.

Сопоставление средних величин из таблицы выявляет несоответствие между расстоянием и абсолютной ценой перевозки. Средняя стоимость доставки одного пуда из Красноярска в Ачинск составляла 50 коп., а из Красноярска в Канск – 51,19 коп., т. е. практически не различалась, хотя расстояние от губернского центра до Канска по Московско-Сибирскому тракту было больше, чем до Ачинска. Среднее значение до Томска составило 116,94 коп., до Иркутска – 293,44 коп.

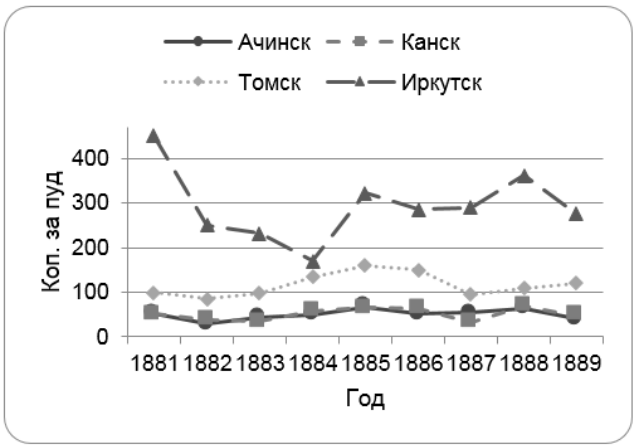


Рис. 1. Среднегодовая стоимость перевозок из Красноярска

При условии зависимости провозной платы от расстояния, удельная стоимость по разным направлениям должна быть близкой. Расчёт показывает обратное. В среднем за рассматриваемый период перевозка из Красноярска в Ачинск стоила 50,0 коп./пуд, а в Канск – 51,19 коп./пуд. С учётом расстояния, доставка грузов в Ачинск обходилась дороже (табл. 3).

Таблица 3. Средняя удельная стоимость перевозки

Направление из Красноярска	Вёрсты	Средняя цена (коп./пуд)	Коп./пудо-верста
в Ачинск	165	50,0	0,303
в Канск	216	51,19	0,237
в Томск	554	116,94	0,211
в Иркутск	1006	293,44	0,292

Таблица составлена на основе табл. 1, 2.

Наиболее высокий средний показатель выявлен не на самом длинном маршруте, а на направлении Красноярск-Ачинск. В западном направлении при увеличении расстояния от Красноярска до Ачинска и до Томска удельная стоимость уменьшается с 0,303, в первом случае, до 0,211 коп./пудо-верста во втором. На восточном направлении стоимость, на сравнительно недорогом участке до Канска (0,237 коп.), достигает 0,292 коп. за пудо-версту при доставке из Красноярска в Иркутск. В более широком смысле подобные транспортные издержки соответствуют замечанию Ю.А. Гагемейстра о значении путей сообщения и расходов на перевозку для хозяйственного развития Сибири [17].

Как указывалось выше, исследователи истории Московско-Сибирского тракта отмечали, что перевозка товаров в зимний период была дешевле летней. Преимущества зимнего пути очевидны: отсутствие распутицы, использование саней на зимнике облегчало движение, что позволяло увеличивать грузоподъёмность лошадей, а также сократить время доставки. Не менее важно, что зимой крестьяне не были заняты на сельскохозяйственных работах и это увеличивало количество свободных лошадей и работников для занятия извозным промыслом. Таким образом, в зимний период одновременно снижалась техническая себестоимость доставки груза и увеличивалось предложение транспортных услуг.

Данные из табл. 1 в целом подкрепляют утверждение о более дешёвых ценах на доставку зимой, но вместе с тем показывают его условность. За все рассматриваемые годы по всем направлениям из тридцати шести сопоставлений (июнь–декабрь), зимняя цена была ниже летней в двадцати одном случае (58,3 %), выше – в одиннадцати (30,6 %), равна – в четырёх (11,1 %). В рассматриваемый период на канском направлении удешевление перевозки зимой фиксировалось в семи из девяти лет; на иркутском – в шести из девяти; на ачинском в четырёх годах; на томском – в трёх (рис. 2).

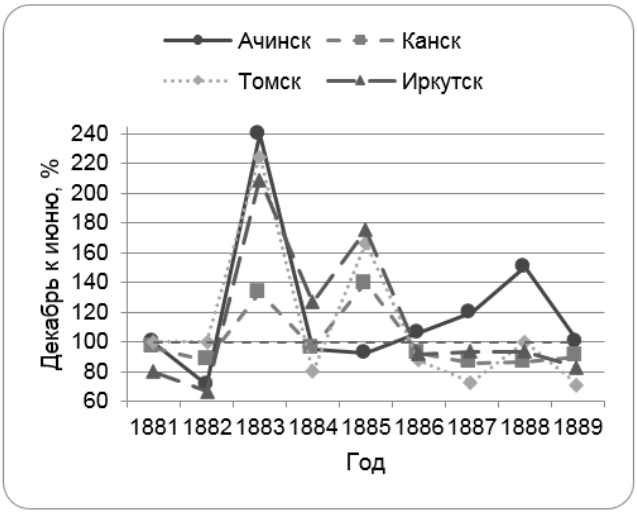


Рис. 2. Сезонное соотношение перевозных цен

100 % означает отсутствие изменений, значение ниже 100 % – зимнее удешевление, выше 100 % – удо-

рожание. Особенно выделяется 1883 г., когда плата за зимнюю перевозку превысила летнюю на всех направлениях: на ачинском 60 коп. к 25, на канском – 40 коп. к 30, на томском – 135 к 60, на иркутском 315 к 150. В 1885 г., только на ачинском направление наблюдалось удешевление.

Одной из составляющих формирования стоимости перевозки была цена на корм для лошадей. В Статистическом обзоре за 1882 г., например, указано, что удорожание содержания почтовых станций связано с повышением цен на овёс вследствие неурожая [7]. Однако сопоставление цен на перевозку грузов и фураж показывает, что эта зависимость не была определяющей. В 1885 г. цена на овёс летом в Канском округе была выше, чем в Ачинском [16], но перевозка грузов до Канска была дешевле, чем до Ачинска. Летом 1889 г. цена на овёс в Канском округе была меньше, а средняя провозная плата выше. Следовательно, стоимость корма для лошадей являлась значительной, но не определяла формирование итоговой цены на услуги извоза.

Различия в стоимости перевозки в западном и восточном направлениях можно связать с потоком встречных грузов. В Томск по тракту отправлялись сибирские товары и чай из Кяхты, обратно на восток везли промышленные изделия и товары широкого потребления. Обратная загрузка снижала риск порожнего возвращения и могла влиять на стоимость доставки. Также транспортную цену можно рассмотреть в контексте конкуренции способов доставки. А.К. Корсак и Н.К. Крит проблему кяхтинской торговли связывали с дорогой перевозкой по тракту и развивавшейся в тот период доставкой морским путём [27, 28]. А.П. Субботин прямо рассматривал провозную плату как часть конечной стоимости чая [18]. Тем самым доходность извоза ограничивалась готовностью торгового капитала использовать его, а не альтернативные пути. М.Н. Соболев связывал изменение стоимости и скорости перевозок с техническим развитием транспортной сети в Сибири [20].

Московско-Сибирский тракт не представлял собой узкую линию дороги, а широкую транспортно-хозяйственную зону. К концу 1880-х – началу 1890-х гг. на тракте в Енисейской губернии существовала плотная сеть из трёхсот семидесяти пяти постоялых дворов [23]. Крупные дворы снабжались продукцией из деревень, находившихся на расстоянии до шестидесяти верст от тракта. Постоялые дворы закупали овёс в близлежащих деревнях и продавали его извозчикам с наценкой. Например, купленный у крестьян за 50 коп. пуд овса на постоялом дворе продавался уже по 60–65 коп.; приобретённый за 30 коп., реализовывался на месте обозным ямщикам уже по 40–50 коп. [21]. Получалась разница между ценой производителя, рыночной и фактической дорожной стоимостью. Таким образом, постоялый двор одновременно увеличивал расходы на провоз грузов, но сокращал время на поиск фуража, место ночлега и размещения лошадей и уменьшал необходимость везти большие запасы корма с собой.

Общее число лошадей, имевшихся в крестьянских хозяйствах, также не может использоваться как определяющий фактор формирования стоимости грузового извоза. Поголовье в Енисейской губернии росло, но дорогие цены на провоз встречались и в годы высокой обеспеченности лошадьми. Для ценообразования провозной платы значимой является не величина поголовья как таковая, а число рабочих лошадей, свободных от сельскохозяйственных работ и предлагаемых для извоза в конкретный сезон. Именно этим показателем можно объяснить, почему зимой при большом грузопотоке цена на перевозку грузов снижалась.

Исследования показывают, что в притрактовых волостях Енисейской губернии неземледельческими промыслами занималось 53,5 % мужчин рабочего возраста, извозом – 14,2 %, тогда как в отдалённых от тракта районах – соответственно 34,6 и 6,4 % [23].

В работе В.А. Смирнова опубликованы сведения о занятии извозным промыслом и дворничеством в Енисейской губернии за 1890 г. Исследователь привёл суммарные данные по четырём округам Енисейской губернии – Ачинскому, Красноярскому, Канскому и Минусинскому. Содержанием постоялых дворов на этих территориях было заняло 635 хозяев. Перевозкой грузов на дальние расстояния занимались 2948 человек, на ближних – 3860. Эти виды деятельности около 75 % крестьянских промысловых заработков в Канском округе, 54 % – в Красноярском, 48 % – в Ачинском и 31 % – в Минусинском [22]. Таким образом, заселённость притрактовой полосы увеличивала не только спрос на товары, но и предложение лошадей, возчиков, фуража и услуг по обеспечению движения по Московско-Сибирскому тракту.

Также к прямым расходам во время перевозки грузов по тракту относились плата за переправы через реки и повозный сбор, в размере 1/5 копейки за версту с каждого воза. Кроме того, необходимо учитывать потенциальные косвенные издержки. К ним относятся простои во время распутицы, ледохода и ледостава. В период ожидания возобновления движения приходилось тратить дополнительные средства на содержание людей и лошадей. В путевых заметках Ж. Легра есть описания реальных условий движения обозов, которые показывают, что временные издержки были неотъемлемой частью грузоперевозок [19]. С точки зрения логистики, такие задержки могли обернуться штрафами за просрочку сроков доставки груза.

Рассмотренные факторы позволяют разделить техническую себестоимость извоза и рыночную провозную плату. В исследованиях справедливо указывается на технологическое преимущество зимнего санного пути, однако в официальных губернских обзорах зафиксирована не нормативная стоимость доставки грузов, а фактическая средняя рыночная цена в конкретный момент. Зимнее снижение технических затрат могло быть перекрыто ростом спроса на перевозку, дефицитом извозных лошадей или дороговизной фуража.

Заключение. Анализ средней провозной платы из Красноярска за 1881–1889 гг. позволяет сделать следующие выводы.

Во-первых, стоимость гужевой перевозки на Московско-Сибирском тракте имела выраженный рыночный характер и неравномерные значения. Расстояние определяло физические характеристики гужевого извоза, но не определяло цену пропорционально.

Во-вторых, стоимость пудо-версты заметно различалась по направлениям: наиболее низкой она была на длинном западном маршруте до Томска, тогда как короткое направление до Ачинска и дальнее восточное до Иркутска характеризовалось более высокой удельной ценой. На примере колебаний стоимости провоза из Красноярска в Иркутск от 1,5 до 5 руб. за пуд груза, видна невозможность формирования провозной платы к постоянной цене за единицу расстояния.

В-третьих, на формирование цены на перевозку грузов, сезонность крестьянского труда, наличие сети постоялых дворов, цена на фураж, транспортная конкуренция.

Таким образом, провозную плату следует рассматривать не как фиксированный тариф за версту, а как среднюю рыночную цену доставки конкретного груза на конкретном направлении в определённое время года. Такой подход позволяет объяснить разрыв в ценах и случаи, когда перевозка на более дальнюю дистанцию оказывалась дешевле в расчёте на единицу расстояния.

Литература

1. Бергер П., Лукман Т. Социальное конструирование реальности. Трактат по социологии знания / Пер. Е.Д. +. Москва: Медиум, 1995. 323 с.
2. Лотман Ю.М. Избранные статьи: в 3 томах. Т.1: Статьи по семиотике и типологии культуры. Таллин: Александра, 1992. 479 с.
3. Любуткин К.Н., Кондрашов П.Н. Диалектика повседневности: методологический подход. Екатеринбург: УрГУ, 2007, 295 с.
4. Пушкарева Н.Л., Любичанковский С.В. Понимание истории повседневности в современном историческом исследовании: от Школы Анналов к российской философской школе // Вестник Ленинградского государственного университета им. А.С. Пушкина. 2014. Т. 4, № 1. С. 7–21.
5. Кром М.М. Повседневность как предмет исторического исследования (Вместо предисловия) // История повседневности: сборник научных работ. Серия «Источник. Историк. История» / ред. Б.И. Колоницкий, М.М. Кром и др. Санкт-Петербург: Европейский университет. 2002. С. 7–14.
6. Обзор Енисейской губернии за 1881 год. Приложение ко Всеподданейшему отчёту. Красноярск: тип. Губ. правл., 1882. 36 с.
7. Обзор Енисейской губернии за 1882 год. Приложение ко Всеподданейшему отчёту. Красноярск: тип. Губ. правл., 1883. 38 с.
8. Государственный архив Красноярского края (ГАКК) Ф. 31. Оп.1. Д. 45
9. Обзор Енисейской губернии за 1884 год. Приложение ко Всеподданейшему отчёту. Красноярск: тип. Губ. правл., 1885. 36 с.
10. Обзор Енисейской губернии за 1885 год. Приложение ко Всеподданейшему отчёту. Красноярск: тип. Губ. правл., 1886. 46 с.
11. Обзор Енисейской губернии за 1886 год. Приложение ко Всеподданейшему отчёту. Красноярск: тип. Губ. правл., 1887. 35 с.
12. Обзор Енисейской губернии за 1887 год. Приложение ко Всеподданейшему отчёту. Красноярск: тип. Губ. правл., 1888. 36 с.
13. Обзор Енисейской губернии за 1888 год. Приложение ко Всеподданейшему отчёту. Красноярск: тип. Губ. правл., 1889. 38 с.
14. Обзор Енисейской губернии за 1889 год. Приложение ко Всеподданейшему отчёту. Красноярск: тип. Губ. правл., 1890. 36 с.
15. Обзор Енисейской губернии за 1880 год. Приложение ко Всеподданейшему отчёту. Красноярск: тип. Губ. правл., б.г. 66 с.
16. Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. Т. 2. Вып. 4. Москва: тип. В.В. Исленьева, 1890. 426 с.
17. Гагемейстер Ю.А. Статистическое обозрение Сибири. Часть 2. Санкт-Петербург: тип. II Отд. С.Е.В. канц, 1854. 697 с.
18. Субботин А.П. Чай и чайная торговля в России и других государствах: производство, потребление и распределение чая. Санкт-Петербург, тип. А.Г. Кузнецова, 1892. 706 с.
19. Легра Ж. В Сибири: дневник французского путешественника, 1897 / пер. О.В. Крупцевой, науч. ред. В.П. Зиновьев. Тюмень; Томск: изд-во Томского ун-та, 2021. 348 с.
20. Соболев М.Н. Экономическое значение Сибирской железной дороги: актовая речь. Томск: тип-лит. П.И. Макушина, 1900. 34 с.
21. Красноженова М.В. Быт Большого Сибирского тракта / вступ. ст. и коммент. Т.С. Комаровой. Красноярск: Политколор; КККМ, 2014. 192 с.
22. Смирнов В.А. Исторический очерк приенисейского края. Часть 2. Красноярск: Бюро краеведения при Красноярском отд. РГО, 1928. 47 с.
23. Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт и его жители XVII–XIX вв. Новосибирск: изд-во НГПУ, 2004, 568 с.
24. Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная коммуникация Сибири XVIII-XIX вв. Новосибирск: изд. НГПУ, 2008. 372 с.
25. Бойко В.П. Купечество Западной Сибири в конце XVIII–XIX вв.: очерки социальной, отраслевой и ментальной истории. Томск: изд-во ТГАСУ, 2009. 308 с.
26. Почтовый дорожник Российской империи, изданный Почтовым департаментом. Санкт-Петербург: тип. т-ва «Общественная польза», 1880. 627 с.
27. Корсак А.К. Историко-статистическое обозрение торговых сношений России с Китаем. Казань: изд-во И. Дубровина, 1857. 445 с.
28. Крит Н.К. Будущность кяхтинской торговли. Санкт-Петербург: тип. Арт. Деп В.М., 1862. 101 с.

References

1. Berger P., & Luckmann T. (1995). "The Social Construction of Reality: A Treatise in the Sociology of Knowledge". Moscow: Medium. 323 p.
2. Lotman Yu.M. (1992). "Selected Articles" (Vol. 1: "Articles on Semiotics and the Typology of Culture"). Tallinn: Aleksandra. 479 p.
3. Lyubutkin K.N., & Kondrashov P.N. (2007). "The Dialectics of Everyday Life: A Methodological Approach". Yekaterinburg: Ural State University. 295 p.
4. Pushkareva N.L., & Lyubichankovsky S.V. (2014). Understanding the History of Everyday Life in Contemporary Historical Research: From the Annales School to the Russian Philosophical School. "Vestnik of Pushkin Leningrad State University", 4 (1), 7–21.
5. Krom M.M. (2002). Everyday Life as a Subject of Historical Research (Instead of a Preface). In "History of Everyday Life:

A Collection of Scholarly Works" (Series: "Source. Historian. History"; eds. B.I. Kolonitsky, M.M. Krom, et al.). St. Petersburg: European University at St. Petersburg. pp. 7–14.
6. "Survey of the Yenisei Governorate for 1881: Appendix to the Most Submissive Report*. Krasnoyarsk: Printing House of the Gubernatorial Administration, 1882. 36 p.
7. "Survey of the Yenisei Governorate for 1882: Appendix to the Most Submissive Report". Krasnoyarsk: Printing House of the Gubernatorial Administration. ed., 1883. 38 p.
8. State Archive of the Krasnoyarsk Territory (GAKK) F. 31. Op. 1. D. 45.
9. Review of the Yenisei province for 1884. Appendix to the Most Submissive Report. Krasnoyarsk: type. Lip. ed., 1885. 36 p.
10. Review of the Yenisei province for 1885. Appendix to the Most Submissive Report. Krasnoyarsk: type. Lip. ed., 1886. 46 p.
11. Review of the Yenisei province for 1886. Appendix to the Most Submissive Report. Krasnoyarsk: type. Lip. ed., 1887. 35 p.
12. Review of the Yenisei province for 1887. Appendix to the Most Submissive Report. Krasnoyarsk: type. Lip. ed., 1888. 36 p.
13. Review of the Yenisei province for 1888. Appendix to the Most Submissive Report. Krasnoyarsk: type. Lip. ed., 1889. 38 p.
14. Review of the Yenisei province for 1889. Appendix to the Most Submissive Report. Krasnoyarsk: type. Lip. ed., 1890. 36 p.
15. Review of the Yenisei province for 1880. Appendix to the Most Submissive Report. Krasnoyarsk: type. Lip. gov., b.g. 66 p.
16. Materials on the Study of Land Use and the Economic Life of the Rural Population in the Irkutsk and Yeniseysk Governorates. Vol. 2, Issue 4. Moscow: V.V. Islenyev's Printing House, 1890. 426 p.
17. Gagemeister Yu.A. A Statistical Survey of Siberia. Part 2. St. Petersburg: Printing House of the Second Section of His Imperial Majesty's Own Chancellery, 1854. 697 p.
18. Subbotin A.P. Tea and the Tea Trade in Russia and Other Countries: Production, Consumption, and Distribution of Tea. St. Petersburg: A.G. Kuznetsov's Printing House, 1892. 706 p.
19. Legras J. In Siberia: A French Traveler's Diary, 1897 / translated by O.V. Kruptseva; scientific editor V.P. Zinovyev. Tyumen; Tomsk: Tomsk University Press, 2021. 348 p.
20. Sobolev M.N. The Economic Significance of the Siberian Railway: An Academic Address. Tomsk: P.I. Makushin's Printing and Lithography House, 1900. 34 p.
21. Krasnozhenova M.V. Daily Life Along the Great Siberian Tract / introductory article and commentary by T.S. Komarova. Krasnoyarsk: Polit-color; Krasnoyarsk Regional Museum of Local Lore (KKKM), 2014. 192 p.
22. Smirnov V.A. A Historical Outline of the Yenisei Region. Part 2. Krasnoyarsk: Bureau of Regional Studies at the Krasnoyarsk Branch... RGO [Russian Geographical Society], 1928. 47 p.
23. Kationov O.N. The Moscow–Siberian Route and Its Inhabitants, 17th–19th Centuries. Novosibirsk: NSPU [Novosibirsk State Pedagogical University] Press, 2004. 568 p.
24. Kationov O.N. The Moscow–Siberian Route as the Primary Overland Thoroughfare of Siberia in the 18th–19th Centuries. Novosibirsk: NSPU Press, 2008. 372 p.
25. Boyko V.P. The Merchant Class of Western Siberia in the Late 18th–19th Centuries: Essays on Social, Sectoral, and Mental History. Tomsk: TGASU [Tomsk State University of Architecture and Civil Engineering] Press, 2009. 308 p.
26. Postal Road Guide of the Russian Empire, Published by the Postal Department. Saint Petersburg: "Obshchestvennaya Polza" [Public Benefit] Publishing House, 1880. 627 p.
27. Korsak A.K. A Historical-Statistical Overview of Russia's Trade Relations with China. Kazan: I. Dubrovin Publishing House, 1857. 445 p.
28. Krit N.K. The Future of the Kyakhta Trade. Saint Petersburg: Printing House of the Artillery Department of the Military Ministry, 1862. 101 p.