

---

# ПОКАЗАТЕЛИ ПРЕВЫШАЛИ ОБЩЕСОЮЗНЫЕ...

## ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ 20-Х ГОДОВ



**Людмила Михайловна МЕДВЕДЕВА,**  
кандидат исторических наук

Политическая нестабильность на Дальнем Востоке России в первой половине 20-х годов обусловила кризисное состояние экономики края. В упадок пришли промышленность, сельское хозяйство, транспорт, расстроились внутренние и внешние связи. Правительство Дальневосточной республики решало экономические проблемы в условиях продолжавшейся борьбы за власть и освобождение от иностранной интервенции. В своей деятельности оно опиралось на помощь советской России и стремилось руководствоваться законодательными актами и программными положениями, выработанными большевистским правительством и ЦК РКП(б) в отношении собственности, организации производства и распределения, а также других важных для установления нового порядка вопросов. Но в силу сложившейся обстановки в ДВР не представлялось возможным произвести радикальные изменения в хозяйственной системе. Приходилось считаться с наличием частнокапиталистических отношений в то время, как в Европейской России действовали законы военного коммунизма.

Попытки революционного переустройства общества в первые годы советской власти усилили разруху и социальную напряженность в России. Большевики вынуждены были сделать соответствующие выводы и перейти к новой экономической политике. Развитию производительных сил должно было способствовать оживление частной собственности, укрепление денежной системы, расширение кредитования, вовлечение государственных предприятий в рынок посредством аренды, концессий, хозрасчетных трестов, кооперации и акционирования. Делая уступку капитализму, большевики в то же время продолжали курс на социалистические преобразования. Главной целью для них оставалось укрепление государственного сектора во всех отраслях производства.

Ориентация на новый политический курс не вызвала резкого поворота событий на Дальнем Востоке. Предпринимательство и рыночные отношения имели здесь достаточную почву для развития. С ликвидацией ДВР началось

мирное строительство. Предстояло восстановить разрушенное производство и обеспечить край необходимыми продуктами и товарами. С 1923 г. объем валовой продукции промышленности ДВК по сравнению с 1913 г. снизился почти в 2 раза. Сократился улов рыбы. Посевные площади, достигавшие в 1913 г. 702 тыс. га, в 1923 г. занимали 612 тыс. га<sup>1</sup>. В качестве стратегической задачи руководящие органы края выдвигали укрепление государственного сектора, изыскание средств для индустриализации Дальнего Востока, ослабление его зависимости от зарубежных поставок.

В малоосвоенном богатом природными ресурсами крае важное место в промышленности занимали добывающие отрасли производства. Богатства земли стали собственностью государства, но оно не располагало достаточными силами и средствами для их интенсивной эксплуатации. В 1922 г. в Приморье имелось 32 каменноугольных предприятия, но из-за экономического кризиса к концу 1924 г. действовало лишь 9 частных копей и 2 государственных рудника<sup>2</sup>. В Угловско-Сучанском каменноугольном районе до 1922 г. действовало несколько частных копей, к 1926 г. остался лишь один рудник. Добычу угля монополизировали артемовское и сучанское государственные предприятия, и она постепенно возрастала.

Основными потребителями продукции рудников являлись Уссурийская железная дорога, Владивостокский порт, Добровольный флот, Дальзавод и др. Кроме того, сучанский уголь, считавшийся лучшим по качеству в крае, отправлялся на экспорт в Северную Маньчжурию для нужд КВЖД. В связи с увеличением производства на хорошо оборудованном для своего времени Сучанском руднике назревала проблема транспортировки угля. Пропускная способность обслуживавшей копи узкоколейной железной дороги и подъемника через горный хребет не превышала 450 тыс. т в год<sup>3</sup>. Объем добываемого угля приближался к этому показателю.

В Амурской губернии в рассматриваемый период уголь добывался только на Кивдинском руднике. Здесь основу горной промышленности составляла золотодобыча. Металл добывали различными способами: машинным, хозяйственным и амбарным. Последний считался наименее рациональным, так как опирался исключительно на ручной труд, не позволявший высокоэффективно извлекать золото из породы. В дореволюционный период золотопромышленность была развита на севере Приморья, по р. Тумнин и на о-ве Аскольд. К середине 20-х годов добыча золота в Приморье катастрофически упала, причем значительная его часть бесконтрольно уходила за границу.

В небольшом количестве в Приморье добывали железные руды. Были известны месторождения серебрясвинцовых, медных и цинковых руд. На руднике Тетюхе велась добыча цветных металлов, продававшихся за границу, но в связи с революцией и гражданской войной работа здесь прекратилась. В Амурской губернии обнаруженные полезные ископаемые не добывались.

В государственные органы поступало немало заявлений на предоставление концессий, но в основном они отклонялись из-за того, что предлагаемые проекты, по мнению комиссии, не имели большого хозяйственного значения для края.

Целесообразным считалось привлекать концессионные капиталы в горную и лесную промышленность при условии обработки продукции в крае. Из

поступивших на рассмотрение концессионного комитета 68 заявлений было утверждено, а действовало в середине 20-х годов лишь 11. Разведкой и разработкой полезных ископаемых получили возможность заниматься Аянская корпорация, Приамурский горный синдикат, торговый дом Бринер и К<sup>о</sup>, частные предприниматели из Америки, Финляндии и Японии. Норвежскому акционерному обществу Вета разрешили убой и переработку китов<sup>4</sup>.

Большие возможности для развития экономики давали морские ресурсы Дальнего Востока. Лов рыбы вдоль морского побережья осуществляли государственные учреждения и получавшие участки в аренду с публичных торгов кооперативные организации. Государственное управление устраивало торги, следило за соблюдением условий эксплуатации рыбных богатств, боролось с контрабандным морским промыслом. С 1923 г. право на законный лов рыбы стали приобретать японцы.

В дальневосточных водах производился лов лососевых, сельди, трески, камбалы, наваги, корюшки, промысел крабовых, трепанга, сбор морской капусты. К середине 20-х годов крупными рыбопромышленниками стали государство и кооперация. Участие государства в рыбной промышленности Приморской губернии осуществлялось смешанным акционерным обществом Дальморрепродукт. В 1924 г. из приготовленного предприятием на продажу товара 93% предназначалось для японского рынка и 7% — для русского. Кооперация также играла значительную роль. К сезону 1924 г. половина рыболовецкого населения в юго-западном районе объединилась в артели. В Николаевском районе из 36 засольных участков кооперация эксплуатировала 12, а из 23 рыболовных арендовала 15 участков<sup>5</sup>.

В эти годы промышленные предприятия на Дальнем Востоке — это, главным образом лесопильные и кирпичные заводы, мельницы, пивоваренные, колбасные фабрики и типографии. В Амурской губернии промышленность концентрировалась в Благовещенске. В городе насчитывалось около десятка больших паровых мельниц, два завода по сборке и ремонту пароходов и машин, 9 масляных и 7 лесопильных заводов и др. Всего в губернии насчитывалось 65 фабрично-заводских предприятий, из них 13 принадлежали государству<sup>6</sup>.

Промышленным центром Приморской губернии стал Владивосток и его окрестности. К наиболее крупным предприятиям относился Дальневосточный государственный судостроительный завод, который производил сборку и ремонт морских пароходов, паровозов, котлов, ремонтировал оборудование заводов и фабрик. В 1923 г. был частично законсервирован. Завод «Океан» изготавливал мясные, рыбные и водочные изделия. В 1923 г. — это наиболее доходное государственное предприятие в ДВО. Кроме того во Владивостоке находились полиграфические предприятия, колбасные фабрики, пекарни и кирпичные заводы, а также принадлежавшие государству паровая мельница и мыловаренный завод. На Седанке располагалась государственная спичечная фабрика, на Океанской — государственный фанерный завод. К наиболее известным заводам относились стекольный Кипарисовский, Спасский цементный, Уссурийская бумажная фабрика, Хабаровский винокуренный завод и бывший Хабаровский арсенал, перешедший на производство простейших сельскохозяйственных машин.

Промышленность ДВО работала в первой половине 20-х годов с неполной нагрузкой. Не хватало денежных средств, сырья. Многие заводы и фабрики

ки простаивали или временно закрывались. Последовательно шло огосударствление промышленности. Если в 1923—1924 гг. в этой отрасли государственный сектор составлял 58%, то в 1924—1925 гг. — 72%. Что касается кооперативной промышленности, показатели соответственно составили 9 и 12%. Доля частного предпринимательства неуклонно падала и в 1924—1925 гг. достигла 16%<sup>7</sup>.

Сельское хозяйство, дававшее основную часть производимой на Дальнем Востоке продукции, развивалось более быстрыми темпами, чем промышленность, однако была нужда и в привозном продовольствии. В 1923—1924 гг. потребность в хлебе исчислялась 6 млн. пудов. Главным образом хлеб привозили из Маньчжурии. За границу из продуктов сельского хозяйства вывозилось небольшое количество овса и льняного семени. На местный рынок крестьяне поставляли сено, картофель, воск, мед, продукты охоты и рыбной ловли, табак, рис, овощи, птицу, яйца, мясо, молоко<sup>8</sup>. Однако для обеспечения городского населения продуктов было недостаточно. Мяса местного убоя не хватало, и скот гнали из Маньчжурии и Монголии. Недостаточно было также молока, овощей. Процесс обобществления затронул сельское производство в меньшей степени, чем промышленность. В 1926 г. было коллективизировано лишь 1,4% крестьянских хозяйств<sup>9</sup>.

Развитие дальневосточной экономики тормозила слабость инфраструктурного и обслуживающего производства, в частности транспорта. Средств на строительство путей сообщения и техническое переоснащение транспортных предприятий не было. В первой половине 20-х годов все силы в этой сфере сосредоточили на том, чтобы восстановить имеющийся потенциал. В результате Уссурийская железная дорога по грузообороту достигла довоенного уровня, Забайкальская несколько отставала.

Флот Владивостокского морского порта, основного транспортного узла края, к 1923 г. насчитывал 14 судов грузоподъемностью 17,9 тыс. т.<sup>10</sup> Несмотря на то, что поступление транспортных средств оставалось незначительным, грузооборот порта быстро увеличивался. Если в 1923—1924 гг. он составил 931 тыс. т, то в 1924—1925 гг. — 1116 тыс. т.<sup>11</sup> Вывоз существенно преобладал над ввозом. Большое значение имели транзитные перевозки, которым обеспечивалась организационная и финансовая поддержка со стороны государства. Оборудование порта явно не соответствовало масштабам развернувшейся на его территории работы. Перевалка грузов производилась полностью вручную. Отсутствие средств на механизацию, сооружение подъездных путей и открытых площадок для лесных грузов осложняло обслуживание клиентов. Неблагополучно складывалось положение в речном транспорте. Амурский флот находился в тяжелом состоянии, требовалось обновление и пополнение новыми плавучими средствами. В течение 1923—1925 гг. грузооборот Амурского бассейна неуклонно падал.

В рассматриваемый период в хозяйстве ДВК отчетливо прослеживалась специализация районов по производству тех или иных продуктов, поэтому большинство из них зависело от ввоза и вывоза грузов. Сырьевой и в то же время экспортный характер экономики Дальнего Востока также обусловил высокую роль транспорта в его хозяйстве. В середине 20-х годов на душу населения в крае приходилось почти в два раза больше отправленных грузов,

чем по СССР<sup>12</sup>. Исходя из важности транспортной проблемы в ДВК, специалисты разрабатывали планы сооружения новых транспортных линий, но к их осуществлению приступили не скоро.

Большое значение для пополнения бюджета имело развитие торговли. На Дальнем Востоке торговля развивалась неравномерно. В период первой мировой войны она пережила подъем, а затем в ходе известных событий — упадок. К моменту ликвидации ДВР во внутренней и внешней торговле почти безраздельно господствовал частный капитал, низовая кооперация играла малозаметную роль. Советизация Дальнего Востока принципиально изменила те основы, на которых строилась торговля ранее. Государство стало монополистом в вопросах экспорта и импорта товаров, заниматься этим было поручено Народному комиссариату внешней торговли. Дальневосточное управление НКВТ регулировало ввоз и вывоз продукции и сырья путем лицензирования, а также организацией своих торговых операций. Прежде всего стояла задача преодоления зависимости от иностранного рынка, восстановления экономических связей с центральными районами России, содействия развитию местных производительных сил, поддержки государственной и кооперативной торговли. К середине 20-х годов частный капитал был вытеснен из сферы импортных операций, а его доля в экспортных поставках не превышала 15—20%<sup>13</sup>.

Лицензионные бюро, действовавшие во Владивостоке и Благовещенске, запретив ввозить ряд товаров, добились того, что вывоз из ДВО превысил ввоз. В структуре ввоза преобладали жизненные припасы, а вывоза — промышленное сырье. Таможенная политика также была направлена на изменение торгового баланса. Разрешалось ввозить беспошлинно на территорию ДВО заводские машины, тракторы, насосы, типографский шрифт, отсюда вывозить рыбные и лесные товары, льняное семя и др. Предпринятые меры способствовали поступлению на Дальний Восток товаров советского производства и изменению структуры внешней торговли. Ввозившийся в край рис с 1923 г. экспортировался в Корею и Японию. Предметом вывоза стал уголь. Увеличился экспорт леса, рыбы, пушнины. Государство расширяло источники получения валюты, необходимой для поддержания экономики.

Экспортные и импортные торговые операции вели Дальгосторг и Центросоюз. Во внутренней торговле и снабжении населения и предприятий большую роль играли государственные предприятия: Дальгосторг, Хлебопродукт, Текстильный всероссийский синдикат, Дальмедторг, Госсельсклад и др. Эти организации только начинали свою работу, имели ограниченные материальные возможности и не могли полностью удовлетворить потребности населения в товарах. Государственные органы в начале 1924 г. усиленно проводили политику снижения цен на товары. Стремясь влиять на состояние рынка, они устанавливали твердые цены.

В местной торговле значительную роль играла потребительская кооперация. Во Владивостокском уезде преобладала промысловая кооперация (рыболовные артели), в Никольск-Уссурийском уезде — сельскохозяйственная, в Спасском и Хабаровском — потребительская. В частной торговле распространение получила меновая торговля (в частности скупка мехов китайцами), торговля по рекам с барж. Серьезными конкурентами для русского среднего и мелкого капитала были китайские лавочки, связанные друг с другом взаимным

кредитом и осуществлявшие быстро оборот капитала, в чем немалую роль играли низкие цены.

Важной частью финансовой работы стала деятельность банков. Они обеспечивали расширение кредитной сети и оживляли экономику края. В 1925 г. на Дальнем Востоке банков было больше, чем до войны. Располагавшие в 1923 г. примерно половиной банковского капитала, государственные банки к середине 20-х годов почти вытеснили иностранцев из этой сферы деятельности. В области денежного обращения стояла задача введения единой валюты на территории края. В 1923—1924 гг. удалось свести бюджет края без дефицита. Но в следующем отчетном году дефицит был налицо, и покрывался он из центра, что обещало превратиться в устойчивую тенденцию.

Данные о развитии экономики края свидетельствуют о том, что к середине 20-х годов производство промышленной продукции составило чуть более половины от уровня 1913 г. Быстрее развивалось сельское хозяйство, почти достигнув предвоенных показателей. Доходы на душу населения в указанный период на Дальнем Востоке были выше, чем в СССР, темпы их роста сыграли свою положительную роль в восстановлении дальневосточной экономики, но ведущей тенденцией в ее развитии оставалось укрепление государственного сектора.

<sup>1</sup> ГАХК. Ф.353. Оп.5. Д.2. Л.8.

<sup>2</sup> Глуздовский В.Е. Дальне-Восточная область. Владивосток. 1925. С.109.

<sup>3</sup> ГАХК. Ф.730. Оп.6. Л.85 об.87.

<sup>4</sup> Три года советского строительства в Дальне-Восточном крае. (Отчет Дальревкома за 1925—1926 год). Хабаровск. 1926. С.8—9.

<sup>5</sup> Глуздовский В.Е. Указ. соч. С.120—121.

<sup>6</sup> Там же. С.123.

<sup>7</sup> Три года советского строительства в Дальне-Восточном крае. С.8.

<sup>8</sup> Глуздовский В.Е. Указ. соч. С.136.

<sup>9</sup> ГАХК. Ф.353. Оп.5. Д.2. Л.48.

<sup>10</sup> Там же. Оп.11. Д.6. Л.35.

<sup>11</sup> Прокопенко Г., Кизин И., Генищенко К. Дальневосточный край: Политико-экономический обзор. Владивосток. 1932. С.74.

<sup>12</sup> Крылов Л.В. Контрольные цифры развития и строительства народного хозяйства Дальне-Восточного края на десятилетие 1926—1936 гг. Хабаровск. 1927. С.46.

<sup>13</sup> Гачечиладзе А. Внешняя торговля // Экономика Дальнего Востока. М.; 1926. С.130.

**SUMMARY.** The author of the article elucidates the problems of Far Eastern Economy of the first half of the 20s. It was the time when political instability conditioned critical situation in economy. The extractive industries prevailed in the little-developed, at this time, Far Eastern region. There can be distinguished sawmills and brickyards, mills, breweries and sausage-making factories, printing offices.

The agriculture of the Far Eastern region developed quicker than industry, nevertheless the population felt acute shortage of imported provisions. As a whole the development of economy was slowed by weakness of infrastructure and operating industry, transport in particular.

The article tells also about the role of co-operative societies, banks, private business in the developing Far Eastern economy of the 20s of the 20<sup>th</sup> century.