

ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ПОРТ в 20-е годы XX века



Людмила Михайловна МЕДВЕДЕВА,
кандидат исторических наук

К началу 20-х годов благодаря удачному географическому положению и участию в решении проблем общегосударственной важности Владивосток стал крупнейшим центром морских перевозок на Дальнем Востоке России. Значительное развитие порт получил во время первой мировой войны, когда черноморские и балтийские порты не могли принимать иностранные грузы, и на него была возложена задача снабжения армии товарами из-за границы. Гражданская война и интервенция прервали подъем в работе порта. Значительно снизился его грузооборот: в 1920 г. он составил немногим более 26 % от уровня 1913 г. и около 15 % от 1916 г.¹ Несмотря на снижение объема производства и общую сложную политическую и экономическую ситуацию, коммерческая работа порта продолжалась.

В начале 20-х годов Владивосток из порта, ввозившего товары, превратился в вывозящий. Нарушились связи, благодаря которым поступали товары для населения и хозяйства региона. В то же время нестабильность положения породила законный и незаконный вывоз сырьевых ресурсов, имущества государственных и частных предприятий. Большое значение для порта имели транзитные перевозки, в которых он конкурировал с портом Дайрен (Далянь). В период гражданской войны и интервенции Владивосток сократил свое участие в этом виде транспортировки грузов. В свою очередь Дайрен резко повысил долю в перевозках североманьчжурского транзита. Его работа в этом направлении поддерживалась кредитами банков. В Дайрене предоставлялись льготы по портовым расходам, был организован гужевой транспорт для подвоза груза к железнодорожным путям, облегчено оформление документов.

Приток транзитных грузов во Владивосток начался в 1921 г. Сюда увеличилось поступление бобов сои и их производных из Северной Маньчжурии. Кроме того, через порт был налажен экспорт бобового масла. Его инициатором выступило коммерческое агентство КВЖД. На территории порта в районе Эгершельда были построены три бака для налива масла, поступавшего из Харбина в цистернах, ранее использовавшихся для транспортировки нефти и керосина. В 1922 г. через порт было вывезено 10254 т бобового масла². Все маньчжурское масло через Владивосток следовало на экспорт, главным образом в Лондон, Копенгаген и Бремен. В Европе оно перерабатывалось на заводах в продукты питания и технического назначения. Тарифная политика Владивостока была неразрывно связана с интересами привлечения как можно большего количества следовавших через него в другие страны грузов.

После установления советской власти на Дальнем Востоке в порту происходило формирование нового аппарата управления, приводилось в порядок береговое хозяйство, транспортные средства. Порт испытывал значительные

затруднения из-за отсутствия техники. Перевалка грузов производилась вручную. Особые неудобства возникали при перемещении леса. Незрелость железнодорожной станции, прилегавшей к порту, создавала проблемы во время наивысшей нагрузки порта. Имея достаточное количество крытых складских помещений, порт не располагал необходимыми открытыми площадями, на которых можно было хранить массовые грузы. Владивостокский порт, принявший в 1916 г. с моря тыс. т груза, в 1924 г. не справлялся с пропуском 160 тыс. т леса³.

В 1923—1925 гг. с учетом назревших потребностей территория порта обустроивалась: углублялись подходы к причалам, была построена новая городская набережная, реконструировались объекты водоснабжения, была отсыпана площадка для обслуживания лесного экспорта, оборудованы конвейеры американского производства для транспортировки мешков с зерном. Устанавливались размеры и правила портовых сборов⁴. Чтобы обеспечить круглогодичную навигацию в замерзающем зимой порту, с декабря по март работали ледоколы «Добрыня Никитич», «Казак Поярков» и ледокольный катер «Славянка». С судами, приходившими в порт, устанавливалась радиосвязь. Глубоководные причалы Владивостока позволяли 29 океанским судам одновременно стоять у берега⁵.

Работа порта приносила ощутимую прибыль. В этом немалую роль сыграло то обстоятельство, что при недостатке собственного тоннажа доминирующая часть грузов приходилась на заграничное плавание и перевозилась иностранным флотом. В довоенный период российские суда играли значительную роль в грузообороте порта. Но в дальнейшем его функционирование все больше зависело от иностранного флота. Если в 1913 г. на отечественных судах было вывезено 45 % от общего количества грузов, то в 1922 г. — 15,2 % и в 1923 г. — 4,5 %⁶. Наиболее активно в грузообороте Владивостока участвовали японские суда. В 1925 г. на их долю приходилось 39,9 % всех заграничных перевозок. Судами под английским флагом было доставлено 26,7 % грузов, российскими, находившимися на пятом месте, — 6,2 %⁷.

В 1926 г. грузооборот Владивостока превзошел уровень 1913 г. Возрастали экспортные перевозки, и их доля намного превысила другие виды транспортировки грузов. Оживлялось движение в малом каботаже. За четыре года (1924/25—1927/28) грузооборот порта увеличился в 2 раза (табл. 1). Ведущее место в нем занимали транзитные грузы. Среди них основной объем следовал из Маньчжурии.

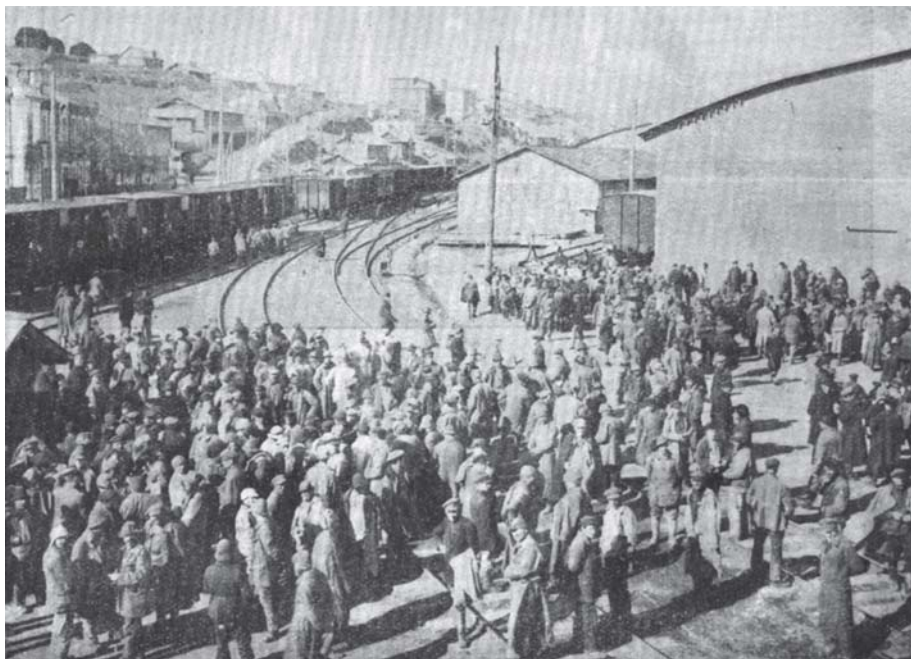
Заинтересованность российской стороны в транзитных грузах привела к тому, что 29 сентября 1924 г. Совет Народных Комиссаров СССР принял декрет о выделении для них из общей сухопутной и водной площади Владивостокского порта обширного оборудованного района. В соответствии с этим решением Дальревком 13 января 1925 г. постановил отнести под транзитную часть территорию на юго-востоке мыса Эгершельд, от второго до восемнадцатого причала со всеми пакгаузами, железнодорожными путями и другими сооружениями. Ее площадь составила свыше 2 кв. км суши и охранялась пограничниками. Прибывавшие в транзитную часть порта грузы не подвергались тамо-

Таблица 1

Грузооборот Владивостокского порта

Годы	Общий грузооборот	В том числе весь экспорт		Транзитный экспорт	
		Тонн	% к общему грузообороту	Тонн	% к общему грузообороту
1924/25	1146265	1002469	88	786672	78
1925/26	1564162	1364149	87	1172698	86
1926/27	1988501	1722210	87	1399745	81
1927/28	2359476	1988910	84	1547895	78

Таблица взята: ГАПК. Ф. п-67. Оп. 1. Д. 266. Л. 1.



Грузчики во Владивостокском порту. 1926 г.

женному досмотру, имели льготы по оплате за хранение грузов на складах. Предприятия, производившие импортные и экспортные операции через транзитную часть, освобождались от промыслового налога и гербового сбора⁸. Созданные для прохождения экспорта условия приблизили Владивосток к статусу вольной гавани и повысили его конкурентоспособность по отношению к Дайрену. Бобы и бобовое масло через порт следовали в основном в Европу, жмыхи — в Японию, так как не выдерживали морского пути через тропики. Англия, Голландия, Дания и Германия в 20-е годы увеличивали ввоз соевого сырья.

Чтобы Владивосток не оставался только передаточным пунктом транзитных грузов, была организована «Эгершельдская транзитная хлебная биржа», в задачи которой входило создание хлебного рынка. Она представляла собой акционерное общество. Его наиболее крупными учредителями и пайщиками были государственные предприятия — Уссурийская железная дорога, Дальгосторг и Дальбанк. Каждый член биржи вносил при вступлении 100 червонных рублей и делал такой же ежегодный взнос. К котировке на бирже принимались соевые бобы, жмыхи, масло, а также гаолян, пшеница, мука, просо, другие хлебные продукты и сопутствующие товары (например, тара). Процедура сделок для привлечения внимания иностранных предпринимателей была чрезвычайно упрощена.

Направление экспорта из Маньчжурии через КВЖД, Уссурийскую магистраль и порт Владивосток в силу более короткого пробега по железной дороге и отсутствия перегрузки в пути с широкой на более узкую колею имело преимущества по сравнению с маршрутом, пролежавшим по Южно-Маньчжурской дороге (ЮМЖД) на порт Дайрен. Поток грузов по ЮМЖД был двусторонним, так как в Маньчжурию по ней везли импорт. С советской стороны на маньчжурский рынок следовало лишь незначительное количество грузов, основную часть которых составляли мешки для зерна и продукция, ввозившаяся для КВЖД (в частности, уголь), поэтому для экспортных грузов подавались порожние составы. Европейские и японские фирмы предпочитали транспортировать свой импорт через Дайрен.

Между КВЖД и ЮМЖД шла упорная борьба за грузы. Клиентов привлекали, используя гибкую тарифную политику. Соперничество, поддерживавшее

еся предоставлением льгот заказчикам, снижало доходность предприятий и доставляло неудобства обеим сторонам. В 1925 г. между Уссурийской и Южно-Маньчжурской железными дорогами было заключено соглашение о распределении экспортных грузов, по которому с 1 октября указанного года 45% должно было следовать на Уссурийскую железную дорогу, а 55% — на Южно-Маньчжурскую⁹. При этом каждая дорога обязалась вносить в пользу другой вознаграждение с каждого пуда, перевезенного сверх указанной нормы. Уже через полтора года правление акционерного общества «Эгершельдская транзитная хлебная биржа» обращало внимание секретаря окружкома ВКП(б) на то, что приплату за излишки производит Уссурийская железная дорога, и пора пересмотреть конвенцию 1925 г.¹⁰

В 1926/27 отчетном году по Уссурийской железной дороге было перевезено 2,9 млн. т грузов. Удельный вес транзитных грузов с КВЖД в этом объеме исчислялся 49%¹¹. В то же время грузооборот Владивостокского порта на 87% состоял из экспорта. В течение 1924/25—1927/28 гг. доля соевых продуктов из Маньчжурии составляла в среднем 80% от общего грузооборота порта (табл. 1), являясь важным источником валютной прибыли и стимулом для участия иностранных судов в работе Владивостокского порта. Если в 1923 г. Владивосток посетило 318 иностранных судов, то в 1927 г. — 509¹².

Зависимость грузооборота Владивостокского порта от транзитных перевозок усиливала влияние внешних факторов на конъюнктуру его производства. Так, например, в связи с ростом вывоза масличных культур из Америки в 1926 г. на международном рынке упали цены на маньчжурские бобы, но в самой Маньчжурии они продолжали держаться на прежнем уровне. Спрос на бобы и бобовое масло из этого района снизился, и повлек за собой напряженность в организации транзита¹³.

Через Владивосток шли основные грузы по внешнеторговым операциям на Дальнем Востоке. В начале периода советского строительства в регионе внешняя торговля почти полностью находилась в руках частных предпринимателей, но уже к середине 20-х годов государство заняло ведущие позиции. Внешторг и Госторг формировали экспортно-импортные потоки с целью снижения роли иностранного рынка в снабжении СССР. Баланс внешней торговли складывался в пользу экспорта.

Среди наиболее важной экспортной продукции были ореховое дерево, чурки осинового и другие лесные материалы, а также рыба. Экспортом леса занимался преимущественно трест «Дальлес». Основным потребителем дальневосточного леса за границей была Япония. Кроме указанных товаров в другие страны продавались пушнина, крабы, трепанги, морская капуста, панты, корень женьшеня, уголь. В 20-е годы на внешний дальневосточный рынок впервые поступили российский керосин и бензин. Увеличивался экспорт сои и риса, так как посевы этих культур, дававших хорошие урожаи и пользовавшихся спросом на рынке, быстро осваивались населением региона. По сравнению с довоенным временем экспорт из районов Дальнего Востока сильно вырос, но его доля в общем объеме вывоза была незначительной. Ведущее место во внешнеторговых связях Дальнего Востока СССР занимали Китай и Япония.

В импорте место, ранее принадлежавшее предметам роскоши и быта, теперь стали занимать машины, оборудование, медикаменты, химические продукты, продовольствие и т.д. Из товаров, проследовавших из-за границы через Владивостокскую таможню в середине 20-х годов, половину составляли жизненные продовольственные припасы. Хлеб, сахар, мясо, сало поступали для обеспечения населения дальневосточных районов. На местных кожевенных заводах использовалось покупавшееся за границей сырье, дубильные и красящие вещества. Вследствие того, что дальневосточная промышленность удовлетворяла потребности населения в бумаге лишь на 40—50%, ее недостаток покрывался за счет импорта. В 1925 г. через Владивостокскую таможню было пропущено картона и бумаги на сумму 462 тыс. руб., хлеба в зерне — на 447,2 тыс. руб., машин и аппаратуры для промышленности и сельского хозяйства — на 536,8 тыс. руб., кирпичного чая — на 1173 тыс. руб.¹⁴

Акваторию Владивостокского порта наряду с крупными паровыми судами, швартовавшимися у оборудованных набережных, посещало множество парусных шаланд с небольшой осадкой, типа корейских или китайских маломерных судов. Они производили погрузку и выгрузку на естественной береговой линии, доставляя жителям города продукты и товары первой необходимости.

Через Владивостокский порт пролегалли пути не только легальной торговли, но и контрабандного товара. Наиболее распространенными в нелегальной торговле были табак, мануфактура, галантерея и вязаные изделия, спирт, опиум. По сравнению с довоенными показателями контрабанда в 20-е годы приобрела катастрофические масштабы, создавая трудности таможенникам и пограничникам. Бесконтрольное движение товаров лишало казну существенной части доходов.

В 1929 г. в работе Владивостокского порта возникли серьезные трудности. Это было связано с тем, что правительство Чан Кайши пошло на обострение отношений с СССР. В ответ на погромы советских консульств, торговых представительств в Китае и конфликт на КВЖД Советский Союз был вынужден разорвать дипломатические отношения с этой страной. Соответственно прекратилось движение транзитных североманьчжурских грузов.

В информационной записке, поступившей в 1929 г. из акционерного общества «Эгершельдская транзитная хлебная биржа» секретарю Владивостокского окружного комитета ВКП(б), выражалась тревога по поводу снижения потока транзитных грузов и отмечалось, что «существование Владивостокского порта как «перевалочного пункта» находится под нависшей угрозой экономического удара». Говорилось о необходимости превращения Владивостока в центр по продаже и переработке бобов, поступавших транзитом из Маньчжурии. Предлагалось создать на российском Дальнем Востоке район торгово-промышленного тяготения транзитных грузов и с этой целью повысить заинтересованность Дальгосторга, имевшего право купли-продажи экспортных грузов, в развитии рынка бобов сои и их производных, а также построить завод по переработке бобов и в дальнейшем продавать его продукцию в Европу и Америку. При этом учитывался опыт Дайрена, который представлял собой не просто перевалочную базу экспорта из Маньчжурии. Там были созданы предприятия маслосточной промышленности — непосредственные потребители бобов сои¹⁵. Предложения были сделаны согласно сложившейся на тот момент концепции развития Владивостокского порта и его роли в регионе. В дальнейшем поставки транзитных грузов из Северной Маньчжурии возобновились, но проблема обозначилась со всей очевидностью. Необходимо было обеспечить условия для создания более рациональной структуры перевозок, гарантированной от перепадов, вызываемых нестабильностью международной обстановки.

В течение 20-х годов связь Владивостока с другими портами укреплялась, хотя ощущался острый недостаток транспортных средств. Возрастали перевозки во всех видах плавания. Из портов Черноморского побережья поступали на Дальний Восток соль, сахар, нефтепродукты. Развитие рыбных промыслов в районах морского побережья Приморья способствовало активизации движения в малом каботаже. Государственными дотациями поддерживался вывоз необходимых товаров на Сахалин, в Охотск, Петропавловск-на-Камчатке. Обрато оттуда везли рыбу и кетовую икру. Основное место в грузообороте порта продолжали занимать заграничные перевозки.

Несмотря на сложности восстановительного периода, Владивостокский порт в 20-е годы играл существенную роль в экономике региона. Реализовать потенциал порта позволило его целенаправленное использование в наиболее доходных коммерческих целях и создание для этого благоприятного режима управления. К концу 20-х годов созрела потребность ориентировать морской транспорт на более глубокое взаимодействие с внутренними ресурсами страны. Дальнейшее развитие Владивостокского порта зависело от хозяйственного освоения Дальнего Востока, реконструкции и пополнения флота, упрочения связей с центральными районами страны.

- ¹ ГАПК. Ф. 356. Оп. 24. Д. 1 а. Л. 86.
- ² Там же. Д. 9 а. Л. 57—58.
- ³ Хорынский В.С. Морские пути. // Экономика Дальнего Востока. 1926, М. С.119.
- ⁴ Три года советского строительства в Дальне-Восточном крае (Отчет Дальревкома за 1922—25 год). С. 163.
- ⁵ Шаблинский П.А. Порт Владивосток // Вестник Маньчжурии. Харбин. Тип. КВЖД. 1926. № 11—12. С. 60.
- ⁶ Глуздовский В.Е. Дальне-Восточная область. Владивосток, 1925 г. С.150.
- ⁷ ГАПК. Ф. 149. Оп. 8. Д. 12. Л. 2 об.
- ⁸ Шаблинский П.А. Порт Владивосток, С. 55, 56.
- ⁹ Шаблинский П.А. Итоги экспортной кампании 1925/26 года на КВЖД. // Вестник Маньчжурии. Харбин. Тип. КВЖД. 1926. № 8. С. 23.
- ¹⁰ ГАПК. Ф. П-67. ОП. 1. Д. 131. Л. 1.
- ¹¹ ГАХК. Ф. 730. Оп. 6. Д. 82. Л. 5 об., 6.
- ¹² Подсчитано по: ГАХК. Ф. 730. Оп. 6. Д. 82. Л. 96 об.-97.
- ¹³ Глуздовский В.Е. Дальне-Восточная область. Владивосток, 1925 г. С.127.
- ¹⁴ ГАПК. Ф. 149. Оп. 8. Д. 12. Л. 3 об.
- ¹⁵ ГАПК Ф. П-67. Оп. 1. Д. 266. Л. 2 об.

SUMMARY. Candidate of Historical Sciences Liudmila Medvedeva in her article «Vladivostok Port in the 20s of the 20th Century» analyses the organization and results of work in Vladivostok port. There is given a detail characteristic of port's activity, a description of its specific features. On the base of much data there shown the efficiency of the work of the port and dockers, their contribution to the development of the Far East of Russia.