

И. А. Гудков

**ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ
1920-х ГОДОВ: ЭКСПОРТНАЯ КОНКУРЕНЦИЯ
И МЕЖВЕДОМСТВЕННЫЕ ПРОТИВОРЕЧИЯ**

Дальневосточный федеральный университет, Владивосток, Россия

Поступила в редакцию 15.12.2022 г.

Принята к публикации 15.02.2023 г.

doi: 10.5922/sikbfu-2023-1-6

63

Для цитирования: *Гудков И. А.* Владивостокский торговый порт в первой половине 1920-х годов: экспортная конкуренция и межведомственные противоречия // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Гуманитарные и общественные науки. 2023. №1. С. 63–76. doi: 10.5922/sikbfu-2023-1-6.

Статья посвящена проблеме развития Владивостокского торгового порта в начале 1920-х гг. Первая четверть XX в. стала временем тяжелых испытаний для всей России в целом и Дальнего Востока в частности – Первая мировая война, Гражданская война, иностранная интервенция. Все это время Владивостокская гавань, по сути, была единственным источником внешних контактов отдаленного региона. Будучи крупнейшим российским портом на Тихом океане, Владивосток исторически являлся своеобразным центром притяжения как в социально-экономическом, так и в военно-политическом аспекте. Однако разрушенные логистические цепочки и колоссальный ущерб, который принесла с собой эпоха политической нестабильности, лишили его первенства в борьбе за рынки Тихоокеанского побережья. В основу данной публикации легли архивные документы, многие из которых вводятся в научный оборот впервые. Автор ставит задачу продемонстрировать ключевые мероприятия центральных и местных властей, направленные на возвращение конкурентоспособности Владивостокского торгового порта в «маньчжурском транзите» – его своеобразной «визитной карточке» еще с начала столетия. Сделан вывод о том, что, несмотря на кардинальную смену вектора политического и экономического развития страны после 1917 г., порт Владивостока сумел сохранить за собой статус российского «окна в Азию». Ключевым средством осуществления этих планов становилось учреждение в порту Транзитной части, ставшей логическим результатом обобщения и применения колоссального дореволюционного опыта в вопросе функционирования «свободных экономических зон».

Ключевые слова: Дальний Восток, транспортная система, Владивостокский порт, транзитный экспорт, вольная гавань, транзитная часть

После завершения Гражданской войны и освобождения Дальнего Востока от иностранной интервенции первостепенной задачей властей стало восстановление экономики региона. Историческая отдаленность тихоокеанских рубежей от центра страны, усугубленная разрывом едва



ли налаженных в предыдущем десятилетии логистических и производственных цепочек, как никогда ранее становилась реальной угрозой для выживания населения.

Пока молодая советская власть была занята проблемами в центре и на западных окраинах, вопрос о включении Дальнего Востока в единое экономическое пространство откладывался на неопределенный срок. В этой связи местной администрации единственно возможным методом восстановления народного хозяйства виделось возвращение прежних экономических связей и встраивание региона в «Азиатско-Тихоокеанскую» экономику. В этом, вопреки коренным политическим и социально-экономическим различиям систем, политика досоветской и советской властей на Дальнем Востоке была идентична: и та, и другая стремилась использовать дальневосточные порты как «точки» экономического роста. В первую очередь это касается Владивостока — главного российского порта на Тихом океане.

Несмотря на колоссальную значимость Владивостокской гавани в экономической жизни всей Тихоокеанской России, история ее развития слабо отражена в современной историографии. Большая часть публикаций посвящена деятельности порта в периоды войн — Первой мировой, когда он превратился в главный ввозной порт России [3; 4], и Великой Отечественной, когда порт стал дальневосточными воротами ленд-лиза [8; 22], а также экономическим проблемам, так или иначе связанным с портом как частью транспортной системы Дальнего Востока [2; 14; 24]. Вопросы развития портовой инфраструктуры и моделей его управления в различные периоды по-прежнему остаются вне поля зрения исследователей.

Проблемой функционирования Владивостокского торгового порта в первой половине 1920-х гг. автор занялся в силу научных интересов, связанных с изучением истории транспортной инфраструктуры региона. В статье предпринимается попытка продемонстрировать на основе анализа работы портового хозяйства Владивостока особенности осуществления политики по укреплению его роли как центра торговли и мореплавания на Тихом океане в сложных условиях восстановления экономики первых лет советской власти, а также выявить трудности на пути к реализации этих замыслов.

Исторически большое значение для деятельности Владивостокского торгового порта имели транзитные перевозки. До событий 1917—1922 гг. Владивосток играл одну из ключевых ролей в так называемом «североманьчжурском транзите»¹. В период Первой мировой и Гражданской войн его роль в этом виде грузоперевозок значительно сократилась: он стал портом ввозным, через который следовали в Россию грузы, предназначенные главным образом для военных нужд. Тогда на первый

¹ Североманьчжурский транзит — внутрипортовая грузопереработка сельскохозяйственной продукции Северо-Восточного Китая и Монголии (соевые бобы, жмыхи, растительное масло) с целью дальнейшей отправки морем или железной дорогой на внешние рынки и в обратном направлении (бытовые товары промышленного производства).



план вышел давно конкурировавший с Владивостоком порт Дайрена (Далянь / Дальний) — его работа в этом направлении активно поддерживалась кредитами японских банков, льготами по портовым расходам, облегченным процессом оформления документов [16, с. 83]. Так, в 1913 г. через Владивосток прошло 21 703 тыс. пудов транзитных маньчжурских грузов, а через Дайрен — 739 тыс. пудов (3,4%), однако уже в 1920 г. Владивосток переработал всего лишь 6,5 тыс. пудов [25, с. 126].

Помимо объективных политических факторов, порт Дайрена имел определенные технико-экономические преимущества:

...он хорошо оборудован перевалочными приспособлениями, обладает большим капиталом, имеет приспособления для переработки продуктов вывоза (соевых бобов), что дает ему возможность не только экспортировать подвозимое сырье, но и самостоятельно его закупать, перерабатывать и рассылать на рынки всего мира или помогать своими капиталами таким оборотам, а также помогает снизить все расходы по перевозкам до возможного минимума. У Владивостока имелось лишь одно объективное преимущество — большая, чем у Дайрена, близость к центру всех маньчжурских отправок² — Харбину, то есть его географическое положение [17, с. 44].

65

Необходимость возвращения Владивостоку пальмы первенства в маньчжурском транзите после завершения на Дальнем Востоке Гражданской войны и постепенного налаживания мирной жизни не вызвала сомнений у местного руководства и представителей торгово-промышленного класса советского Приморья и полностью вписывалась в концепцию так называемой «Тихоокеанской экономики» [1; 10], которую пытались продвигать первые советские руководители.

Для успешного соперничества с Дайреном за североманьчжурский транзит уже с конца 1922 г. велась разработка всевозможных мероприятий. Повесткой на многочисленных совещаниях, инициированных представителями Уссурийской железной дороги и Владивостокского торгового порта с местными предпринимателями и властными структурами, стало изучение реальных потребностей экспортеров и возможностей устранения недостатков в организации транспорта.

Одной из первых мер стало открытие во Владивостоке товарной биржи, работа которой была направлена на развитие как местного приморского товарообмена, так и маньчжурского транзита — после учреждения на ее базе специальной экспортной секции, в задачи которой входило изучение и прогнозирование развития экспортных отношений тихоокеанского бассейна [11, с. 34].

Вместе с тем большинство первоначальных усилий по совершенствованию деятельности Владивостокского торгового порта было направлено исключительно на сухопутную составляющую и, в большин-

² Расстояние от Харбина до Владивостока на 147 верст меньше, чем до Дайрена. Перевозка груза до Дайрена занимала около 80 часов, включая 12-часовую остановку в Кауньченцзах или Чаньчуне. Нормальный же пробег груза от Харбина до Владивостока в 1921 г. составлял до 60—64 часов, включая 12-часовую остановку на ст. Пограничной [15, с. 36—37].



стве случаев, сопряжено с затратами денежных средств на техническое оборудование. При этом морская сторона грузоперевозок не привлекала к себе особого внимания – вероятно, из-за того, что в подавляющем большинстве суда, занятые экспортно-импортными перевозками, были судами иностранного происхождения. Учитывая, что вопрос о предпочтении одного из двух конкурирующих портов Владивостока и Дайрена решался по суммированию всех расходов экспортера от станции погрузки соевых бобов до порта их назначения, отсутствие необходимого объема «отечественного» тоннажа приводило к тому, что Владивосток терял все свои вышеописанные преимущества.

Характерно, что показатели грузооборота Владивостокского торгового порта с начала 1920-х гг. указывают на его экспортный характер с постоянно растущим расхождением между ввозом и вывозом (табл.).

**Грузооборот Владивостокского торгового порта
по заграничному плаванию, тыс. пуд.**

Год	Импорт	Экспорт	Общий грузооборот	В том числе маньчжурский транзитный экспорт
1913	58377	31340	89717	22589
1918	12849	16110	28960	2368
1922	3877	36175	40053	32389

Составлено по: [19, ф. Р-114, оп. 1, д. 18, л. 1; 25, с. 125].

Данные в таблице демонстрируют метаморфозы грузооборота порта в течение 1913–1922 гг., когда из преимущественно импортного он превратился в экспортный.

Быстрый рост маньчжурского транзита в указанный период объясняется закономерным возвращением его естественных величин после искусственного отклонения грузопотока на южное Дайренское направление в 1917–1922 гг. Так, уже к 1922 г. маньчжурский экспорт составлял 88 % всего экспорта и 71 % от общего грузооборота порта [5, с. 155].

Явный перекося грузооборота в сторону экспорта порождал негативные тенденции. Во-первых, это значительная перегрузка частей порта, специализировавшихся на его переработке, при одновременном простое остальных; во-вторых, одностороннее направление движения морского транспорта приводило к заведомо невыгодному положению, вызывавшему удорожание фрахтовки судов, а также трудности в создании постоянных пароходных линий, что естественным образом блокировало возникновение новых рынков сбыта и развитие транзитных операций. До тех пор, пока во Владивосток приходили пароходы без загруженного тоннажа³, морские тарифы Дайрена были для перевозчиков куда более выгодными.

³ По данным на 1925 г., из общего числа прибывавших во Владивостокский торговый порт судов 57 % приходило без груза и 12,5 % уходило без груза [18, с. 104].



Так, сравнение Владивостока с Дайреном показывает, что в последнем возникали новые направления для экспорта — Нидерландская Индия и Америка, тогда как во Владивостоке сохранялись лишь издавна установившиеся европейское и японское направления [19, ф. Р-114, оп. 1, д. 18, л. 1об—2об.]. В значительной степени это явление объясняется именно тем, что отправки через Владивосток были возможны лишь для крупных экспортеров, фрахтовавших целые пароходы независимо от того, существовала ли постоянная пароводная линия для данного направления. Более того, осложняло ситуацию, несмотря на наличие ряда благоприятных условий на владивостокском направлении, то, что маньчжурский транзитный импорт (в отличие от экспорта) появлялся в порту лишь случайно, а не систематически.

Виной всему была излишняя бюрократизация: импортные транзитные операции во Владивостокском порту были обременены постоянно менявшимися различного рода правилами, исполнение которых требовало практически постоянного присутствия представителя импортера. Даже облегчение таможенных формальностей и увеличение сроков хранения грузов, введенные на заре советской власти, не могли улучшить ситуацию. Требовалось кардинальное решение — предоставление импортеру прав распоряжаться своими грузами, что по своей сути было равносильным полной отмене таможенных формальностей.

Грузы импорта (в основном продукты обрабатывающей промышленности, направлявшиеся из Европы, Америки и Японии) имели достаточно высокую ценность и большую продолжительность грузопереработки, поэтому порядок их пропуска через порт должен был носить устойчивый характер, дававший импортерам отдаленных пунктов отправления уверенность в том, что итоговые расходы на перевозку не будут изменены различными нововведениями в тарифно-таможенной политике.

Ведущие экономисты того времени видели решение подобных проблем и перспективу завоевания рынка Северной Маньчжурии в учреждении во Владивостоке вольной гавани для представления грузовладельцам максимума удобств путем установления гарантий устойчивости требований, устранения неудобных издержек, а также приближения условий общего характера работ Владивостокского порта к дайренским — установление на товарной бирже стандарта для хлебных и лесных грузов, для льняного семени, привлечение иностранных капиталов к финансированию экспортных и других предприятий, установление тесного контакта с Китайской восточной железной дорогой и финансовыми кругами крупнейших центров Маньчжурии и т. п. [12, с. 51].

Подобные идеи были отнюдь не беспочвенными. В течение без малого полувека Владивосток развивался в режиме порто-франко, а после его полной отмены в 1909 г. идея возвращения беспошлинной торговли в интересах развития региона на протяжении нескольких десятилетий в той или иной форме присутствовала в управленческом дискурсе советской власти.

Съезд начальников морских торговых портов в феврале 1923 г., на котором был рассмотрен целый ряд насущных вопросов возрождения

портового хозяйства и будущего его отдельных отраслей, признал целесообразным и своевременным учреждение вольных гаваней (в форме мощных объединенных баз для внешней торговли) в наиболее приспособленных портах Советского Союза [19, ф. Р-114, оп. 1, д. 18, л. 8]. Ожидались следующие результаты: сокращение до минимума стеснений и накладных расходов, выпадавших на морское судоходство и торговлю; приближение рынка для торговых сделок непосредственно к хозяйственной периферии; создание в портах экстерриториальной базы для приема, хранения, торговых и промышленных манипуляций с привозимыми товарами до отправки их во внутрь страны или для реэкспорта и снижения стоимости импортируемых товаров.

На Дальнем Востоке в качестве такой гавани был рекомендован порт Владивостока, а наиболее жизнеспособной формой ее организации с точки зрения развития транзитных операций считалось выделение в порту района для вольных завозных складов (эта идея фигурировала и в ранее обсуждавшихся проектах).

Технически Владивосток был подготовлен к учреждению в нем вольной гавани — начиная от входа в порт на северном берегу бухты Золотой рог вдоль обрывистого берега расположена естественно ограниченная рельефом искусственно образованная территория, имевшая на 1924 г. 5 глубоководных (28 футовых) причалов, 1200 кв. саженей пакгаузов (складов) вблизи набережных и 2800 кв. саженей в некотором отдалении; для нее были характерны хорошо оборудованные железнодорожные пути и дороги [19, ф. Р-114, оп. 1, д. 18, л. 6 об.] (рис.).



Рис. План Владивостокского торгового порта и прилегающих районов по съемке 1924 г. [26, с. 57]



Заметим, что возможность создания «вольной гавани» для развития, а по сути реанимирования, Владивостока как международного порта серьезно рассматривалась и в центре. В апреле 1924 г., обращаясь к наркому внешней торговли Л.Б. Красину, возглавлявший Наркомат путей сообщения Я.Э. Рудзутак приводил ряд веских доводов в пользу устройства во Владивостоке вольной гавани: «Ввиду отсутствия во Владивостоке собственной промышленности и оторванности от сельского хозяйства представляется целесообразным направить все усилия в сторону развития посреднических операций, и, следовательно, на облегчение и улучшение обслуживания транспортно-транзитных нужд иностранцев, пользующихся Владивостокским портом, компенсируя себя оплатой ими транспортных услуг» [19, ф. Р-2422, оп. 1, д. 767, л. 25]. Однако эта идея рассматривалась исключительно как перспективная. Пока же Наркомат путей сообщения в лице своего руководителя считал возможным ограничиться созданием во Владивостоке варрантно-транзитных складов, уже оправдавших себя в других государствах. Именно в таком ключе Таможенно-тарифным комитетом совместно с секцией внешней торговли Госплана осенью 1924 г. был подготовлен проект открытия во Владивостоке «транзитных складов», куда товары могли бы поступать без «лицензионных и таможенных формальностей». Это, по мнению авторов проекта, должно было обеспечить транзитный экспорт и транзитный импорт через Владивосток [20, л. 44].

Важной вехой в развитии Владивостокского торгового порта стало принятие постановления Совета Народных Комиссаров СССР от 29 сентября 1924 г. о выделении из общей сухопутной и водной площади порта так называемой Транзитной части [19, ф. Р-114, оп. 1, д. 18, л. 9].

Открытие Транзитной части было намечено на первую половину 1925 г., в связи с чем в течении короткого времени Приморским губернским исполнительным комитетом Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов был разработан проект постановления «О порядке пользования транзитной частью Владивостокского торгового порта», утвержденный Дальневосточным революционным комитетом (ДРК) 13 января 1925 г., а уже в первых днях февраля было организовано ее Управление [Там же, л. 14, 30].

Согласно постановлению, Транзитная часть Владивостокского торгового порта представляла собой изолированный и охраняемый район от 2-го до 18-го причалов (юго-восточная часть мыса Эгершельд) со всеми находившимися в нем набережными и складами, железнодорожными путями и другими сооружениями береговой полосы [Там же, л. 30].

Суда, прибывавшие для погрузки или разгрузки транзитных грузов, а также сами грузовые операции на складах в пределах района не должны были подвергаться таможенному досмотру. Для экспортеров устанавливался годичный срок хранения грузов на складах транзитной части; предоставлялось право переупаковки, сортировки, перекладки товаров, выборки образцов, а также принятия различных мер к сохранению грузов от порчи. Тарифный сбор за хранение грузов на складах Транзитной части взимался в пониженном (в три раза) размере. К про-



пуску допускались все виды товаров, за исключением оружия, боеприпасов, а также наркотических веществ — опия, морфия и их препаратов [6, с. 101].

Несмотря на то что Транзитная часть была организована в форме вольных завозных складов, предусматривалась возможность (по согласованию с Народным комиссариатом внешней торговли) изменения первоначального назначения поступивших в порт транзитных грузов и направления их на внутреннее потребление или фабричную переработку — однако тогда они на общем основании подвергались таможенным процедурам [15, с. 55].

70

Третьего апреля 1925 г. ДРК утвердил Временное положение об управлении Транзитной части Владивостокского торгового порта. Во главе Управления Транзитной части становился начальник (Ф.И. Дриго), назначавшийся непосредственно Народным комиссариатом путей сообщения по согласованию с ДРК, при котором состоялось особое Совещение из представителей торгового порта и Уссурийской железной дороги [19, ф. Р-114, оп. 1, д. 18, л. 14, 71].

Важно отметить, что, несмотря на полное единодушие местных властей по вопросу необходимости создания Транзитной части во Владивостокском порту, вопрос о форме ее организации был предметом ожесточенных дискуссий. В частности, Дальневосточная краевая рабоче-крестьянская инспекция (ДВК РКИ) отмечала нецелесообразность создания отдельного управления Транзитной части как возможного источника будущих противоречий и дублирования полномочий [7, л. 21]. Аналогичной позиции придерживалось и Управление Владивостокского торгового порта, достаточно часто обращавшее внимание на неопределенность в разграничении пользования собственностью и строениями на территории Транзитной части, а также на коллизии в регламентации строительных работ на портовой территории [19, ф. Р-114, оп. 1, д. 18, л. 118].

Поистине «ахиллесовой пятой» Транзитной части была структура организации ее управления. Вышеупомянутое Временное положение об управлении Транзитной части Владивостокского торгового порта возлагало на начальника полномочия по установлению внутреннего распорядка, использованию сооружений и складов, приему и расстановке судов, регистрации и охране грузов. По существу, все эти обязанности ранее выполнялись Управлением порта или Коммерческим агентством Уссурийской железной дороги, то есть положение о Транзитной части не вводило практически никаких новых функций, необходимых для создания отдельного управления. Даже вызываемые новым порядком пропуска транзитных грузов изменения по большому счету относились к кругу ведения Владивостокской таможни и частей пограничной охраны [Там же, л. 113–114].

При этом устанавливалась противоречивая иерархия между Управлением Транзитной части и Управлением Владивостокского торгового порта — так, начальник Транзитной части, согласно Временному положению, был заместителем начальника Владивостокского торгового



порта (но лишь на территории Транзитной части). Подобная структура вызывала путаницу в распределении полномочий и текущей работе как порта в целом, так и Транзитной части в частности. Обращая внимание Центрального управления морского транспорта на эту искусственно созданную ситуацию, начальник Владивостокского торгового порта М.П. Владимиров подчеркивал, что предоставление начальнику Транзитной части полномочий заместителя начальника порта (пусть лишь в пределах Транзитной части) нарушает постановление Совета труда и обороны (СТО) «Об управлении морскими торговыми портами Республики» от 27 апреля 1921 г., поскольку:

Предоставляя начальнику Транзитной части права «заместителя» начальника Владивостокского торгового порта, каковым по закону является Помощник Начальника порта по технической части, временное положение, вопреки постановлениям СТО «Об Управлении Морскими торговыми портами Республики» от 27 апреля 1921 г., ограничивает Начальника Владивостокского Торгпорта в его правах по отношению к части территории, отведенной для транзитных операций и входящей в границы Владивостокского торгового порта и в то же время не слагает с него обязанностей предусмотренных ст. 6 «положения об управлении портами»... не устанавливая какой-либо соподчиненной связи между начальником Торгпорта и начальником Транзитной части и не давая прав контроля первому, временное положение тем самым ставит наравне с Начпортом, ответственным за всю совокупность работ порта, равно — властного ему «Заместителя», распоряжения которого к тому же в некоторых случаях являются для Начпорта обязательными [Там же, л. 78–79].

Межведомственные противоречия, связанные с организацией Транзитной части и подготовкой к началу ее функционирования, значительно сдвигали сроки начала ее эксплуатации.

В отчетах за февраль 1925 г. ДВК РКИ, проводившей разбирательство по вопросу задержек в организации работы Транзитной части, отмечалось, в частности, что, несмотря на официальное опубликование информации об организации Управления Транзитной части в газете «Красное знамя» от 22 февраля 1925 г. [13, с. 5], и ее открытия 1 февраля того же года, вопрос о согласовании разграничения территории так и не был решен с Управлением Владивостокского порта [7, л. 3–4].

Вышеназванные вопросы нормативного и технического характера порождали проблему своевременного и доступного опубликования точных сведений о месте и времени открытия Транзитной части и правил транзитных перевозок для заинтересованных импортеров, что безусловно ударяло по имиджу Владивостокского порта в целом.

Окончательное открытие Транзитной части было запланировано приурочить к празднику 1 мая 1925 г. Тогда же оно и состоялось, несмотря на то что не все работы по ограждению района к этому времени были закончены [19, ф. Р-114, оп. 1, д. 18, л. 169].

Вопреки всем организационным трудностям и противоречиям, с самого начала своего функционирования Транзитная часть оказала значительное влияние на общие показатели грузооборота порта. В этот



период основное значение для него окончательно приобрели операции по транзиту грузов из Северной Маньчжурии за границу и обратно. Так, если в 1922 г. импорт из Маньчжурии во Владивосток составил 144 тыс. пуд., в 1924 г. — 420 тыс., а в 1925—1926 гг. — уже 3218 тыс. пуд. (превзойдя показатель 1913 г. — 3150 тыс. пуд.). Маньчжурский экспорт через Владивосток уже значительно превышал довоенные показатели: 1922 г. — 32575 тыс. пуд., 1924 г. — 45482 тыс. пуд., 1926 г. — 44364 тыс. пуд., тогда как в 1913 г. он составлял всего 22589 тыс. пуд. Таким образом, что за первый год существования Транзитной части импорт в Северную Маньчжурию возрос более чем в три раза по сравнению с 1924 г., а за 10 месяцев 1926 г. — более чем в семь раз [26, с. 55]. Общий нарастающий итог по операциям транзита с 1913 по 1926 г. составил 346,8 % (378 % — экспорт и 122,8 % — импорт) [9, с. 250].

Для того чтобы Владивосток не оставался исключительно передаточным пунктом транзитных грузов, на местном уровне было принято решение о создании собственного хлебного рынка. С этой целью была организована «Эгершельдская Транзитная хлебная биржа» — акционерное общество, наиболее крупными учредителями и пайщиками которого выступили государственные предприятия — Уссурийская железная дорога, Дальгосторг и Дальбанк. 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 упрощенной [16, с. 85]. Образцом для нее стал опыт Фуцзянской биржи в Харбине с сетью комиссионерских контор в местах заготовки экспортного зерна. Главной ее задачей виделось регулирование цен хлебных экспортных грузов, выявление выгод и удобств перевозки транзитных грузов через Владивостокский порт, то есть создание условий наибольшего благоприятствования для китайских торговцев зерном и бобами [23, с. 28—29].

Учитывая, что транзитный товароборот по сути являлся товарооборотом иностранных рынков и не должен был подвергаться налогообложению для внутрисоветского товарооборота, большим вкладом в совершенствование транзитных операций во Владивостоке стало постановление СНК СССР 11 марта 1926 г. «О льготах по промысловому налогу для предприятий, производящих импортные и экспортные операции через Транзитную часть Владивостокского торгового порта» [26, с. 56—58]. Его принятие позволило в значительной степени облегчить и удешевить транзитные грузоперевозки и, в некоторой мере, обособить их от директивного вмешательства советских внешнеторговых структур.

Введение столь значительных льгот для экспортеров имело ключевое значение в реализации замысла по созданию во Владивостоке вольной гавани. Как отмечалось выше, до 1925 г. существовало множество препятствий как экономического, так и административного характера для разворачивания массового транзита на Владивосток. Однако благо-



даря освобождению экспортеров и импортеров, работавших через Транзитную часть, от налогов, уравнительного и гербового сборов открытие Транзитной хлебной биржи (не только освобождавшей экспортеров от множества операций по импортно-экспортным делам, но и гарантировавшей исправное выполнение заключенных на бирже сделок и дававшей полную уверенность, что товары будут доставлены по назначению и вовремя) создавало во Владивостоке крайне благоприятный климат для привлечения грузоотправителей.

За четыре полных года работы Транзитной части Владивостокского торгового порта (1924/25–1927/28) его грузооборот увеличился в два раза — с 1,2 до 2,4 млн т. Ведущее место в нем занимали именно маньчжурские транзитные грузы, за счет которых и произошло основное увеличение этого показателя (94,8 % грузооборота приходилось на экспорт и «маньчжурский транзит») — 0,8 и 1,6 млн т соответственно [9, с. 249–250].

Постепенно решались и многие технические проблемы Транзитной части Владивостокского торгового порта. К 1928/29 хозяйственному году она располагала 16 причалами. Общая площадь пакгаузов составляла 95 тыс. м². Были выстроены соле- и нефтебазы; сооружены 6 утепленных цилиндрических баков для бобового масла вместимостью 8 тыс. т, обеспечена механическая подача масла на пароходы. Погрузку соевых бобов и жмыхов обеспечивали 6 электрических конвейеров [21, с. 492–493].

Таким образом, первые итоги деятельности Транзитной части Владивостокского торгового порта позволяют сделать вывод о том, что выбор модели функционирования порта с акцентом на развитие экспортно-импортных операций оказался верным. Владивосток не только вернул утерянный за годы потрясений статус важнейшего транспортно-логистического узла региона, но и стал надежной основой для решения самых сложных экономических проблем Дальнего Востока.

Опыт, наработанный региональными управленцами за годы существования во Владивостоке в начале XX в. различного рода «свободных экономических зон», был колоссальным. Как отмечалось ранее, в основу Транзитной части лег крайне удачный дореволюционный опыт «маньчжурского транзита», основанного на сотрудничестве основных субъектов экономической деятельности (железной дороги и порта) при поддержке таможенного ведомства.

Однако, несмотря на схожесть методов решения проблем, наблюдались и кардинальные различия в основе экономических и политических моделей развития России до 1917 г. и после. В начале века проекты, направленные на стимулирование экспортно-импортных операций, выстраивались на основе согласования интересов частного бизнеса и государства. В советское время на смену идее «тихоокеанской экономики» пришла жесткая реальность государственной монополии внешней торговли, что во многом определило печальную судьбу Транзитной части Владивостокского торгового порта.

Ответы на вопросы об особенностях функционирования и трудностях, с которыми столкнулись руководители Транзитной части, а также



о том, насколько живучими оказались элементы либерального регулирования в условиях укреплявшейся административно-командной системы и усложнявшейся международной обстановки, могут быть найдены в ходе дальнейшей разработки проблемы.

Список источников и литературы

1. Баранникова А. О. Интеграция Дальнего Востока в экономическое пространство СССР в 1922–1925 гг. // Вестник Майкопского государственного технологического университета. 2016. №4. С. 11–16.

2. Беляева Н. А. Опыт взаимодействия таможенного ведомства и железной дороги в организации «маньчжурского транзита» // Социально-гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2004. №4. С. 34–43.

3. Виноградов П. В. Значение Владивостокского порта в стратегических грузоперевозках в годы Первой мировой войны (на примере обработки железнодорожных грузов) // История Гражданской войны на Дальнем Востоке и история Русской эмиграции : матер. Всерос. науч.-практ. конф., посвященной 100-летию окончания Гражданской войны и интервенции на Дальнем Востоке. Благовещенск, 2021. С. 42–47.

4. Виноградов П. В. «...пришлось совершенно неожиданно сделаться единственным открытым для внешней торговли портом Российской империи»: Владивосток в годы Первой мировой войны // Современная научная мысль. 2017. №4. С. 29–37.

5. Владивостокский морской торговый порт: описание порта, экономический обзор и отчетные данные за 1923/24 год. Владивосток, 1925.

6. Внешняя торговля и экспортные возможности Дальневосточного края : сб. ст. М., 1926.

7. Государственный архив Приморского края. Ф. Р-1167. Оп. 1. Д. 20.

8. Гудков И. А. Владивостокский морской торговый порт в начальный период Великой Отечественной войны (1941–1942 гг.) // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2020. №2. С. 64–73.

9. Дальневосточный край в цифрах : справочник. Хабаровск, 1928.

10. Долгов Л. Н. Идея тихоокеанской экономики в планах развития Дальнего Востока России в 20-е годы // Исторический опыт освоения восточных районов России : тез. докл. и сообщ. междунар. науч. конф. Владивосток, 20–22 сентября 1993 г. Владивосток, 1993. Кн. 3. С. 70–74.

11. Знаменский С. А. Маньчжурский экспорт через Владивосток // Экономическая жизнь Приморья. 1923. №1–2. С. 32–42.

12. Кларк И. С. К вопросу об организации вольной гавани во Владивостоке // Экономическая жизнь Приморья. 1923. №1–2. С. 48–51.

13. Красное знамя. 1925. 22 февр. №44 (1359).

14. Курбенков В. А. Порт как фактор освоения и развития экономической жизни Владивостока и областей России с период с 1862 по 1920 г. // Вестник Вятского государственного университета. 2017. №11. С. 37–42.

15. Любимов Н. Н. Экономические проблемы Дальнего Востока: Восточная Китайская железная дорога. М., 1925.

16. Медведева Л. М. Владивостокский порт в 20-е годы XX века // Россия и АТР. 2000. №2. С. 83–88.

17. Никольский Л. Порты и гавани Дальнего Востока // Экономическая жизнь Дальнего Востока. 1924. №5. С. 42–51.

18. Никольский Л. Работа Владивостокского торгового Порты // Экономическая жизнь Дальнего Востока. 1925. №3–4. С. 102–105.



19. Российский государственный исторический архив Дальнего Востока.
20. Российский государственный архив экономики. Ф. 413. Оп. 14. Д. 232.
21. Сибирская советская энциклопедия : в 4 т. / под общ. ред. М.К. Азадовского, А.А. Ансона, М.М. Басова [и др.]. М. ; Новосибирск, 1929. Т. 1.
22. Ткачева Г.А. Транспорт Дальнего Востока СССР в обеспечении экономического сотрудничества со странами антигитлеровской коалиции в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945) // Военно-техническое сотрудничество России: история и современность : матер. работы науч. конф., 25 октября 2012 г. СПб., 2013. С. 184 – 194.
23. Троицкая Н.А. Биржа во Владивостоке в первой трети XX века // Гуманитарные исследования в восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2010. №2. С. 22 – 29.
24. Устюгова О.А. Дальний Восток России в системе внешнеторговых связей накануне и во время революций 1917 г. // Россия и АТР. 2017. №3. С. 25 – 35.
25. Целищев М.И. Экономические очерки Дальнего Востока. Владивосток, 1925.
26. Шаблинский П.А. Порт Владивосток // Вестник Маньчжурии. 1926. №11 – 12. С. 55 – 66.

Об авторе

Илья Артурович Гудков – ассист., Дальневосточный федеральный университет, Владивосток, Россия.

E-mail: gudkov.ia96@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-2967-4354>

I. A. Gudkov

VLADIVOSTOK COMMERCIAL SEAPORT IN THE FIRST HALF OF THE 1920s: EXPORT COMPETITION AND INTERDEPARTMENTAL CONTRADICTIONS

Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia

Received 15 December 2022

Accepted 15 February 2023

doi: 10.5922/sikbfu-2023-1-6

To cite this article: Gudkov I.A. 2023, Vladivostok commercial seaport in the first half of the 1920s: export competition and interdepartmental contradictions, *Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University. Series: Humanities and social science*, №1. P. 63 – 76. doi: 10.5922/sikbfu-2023-1-6.

The article is devoted to the problem of the development of the Vladivostok commercial port in the early 1920s. The first quarter of the XX century was a time of severe trials for the whole of Russia in general and the Far East in particular: World War I; Civil War; foreign intervention. All this time, the Vladivostok Harbor was in fact the only source of external contacts of the remote region. Being the largest Russian port on the Pacific Ocean, Vladivostok has historically been a kind of center of attraction, both in socio-economic and military-political aspects. However, the destroyed logistics chains and the colossal damage that the era of political instability brought with it deprived him of the primacy in the struggle for the markets of the Pacific Rim. This publication is based on archival documents, many of



which are being introduced into scientific circulation for the first time. The author sets himself the task of demonstrating the key activities of the central and local authorities aimed at restoring the competitiveness of the Vladivostok commercial port in the «Manchurian transit» – its distinctive «Visiting card» since the beginning of the century. The author concludes that despite the cardinal change in the vector of the country's political and economic development after 1917, the port of Vladivostok managed to retain the status of the Russian «Window to Asia». The key means of implementing these plans was the establishment of the so-called «Transit harbor» in the port, which became the logical result of generalization and application of the colossal pre-revolutionary experience in the functioning of «free economic zones».

Keywords: Far East, transport system, Vladivostok port, transit export, free harbor, transit harbor

The author

Ilya A. Gudkov, Assistant Lecturer, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

E-mail: gudkov.ia96@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-2967-4354>