

JEL classification: N15, P25, R49
УДК 338(571.6)(091)
DOI 10.17150/2308-2488.2022.23(4).717-740

Н.А. Беляева

*Дальневосточный федеральный университет,
г. Владивосток, Российская Федерация*

И.А. Гудков

*Дальневосточный федеральный университет,
г. Владивосток, Российская Федерация*

Транзитная часть Владивостокского торгового порта: роль и значение в экономике региона, 1920-е гг.

Аннотация. Статья посвящена малоизученной странице экономической истории советского Дальнего Востока начала 1920-х гг., непосредственно связанной с историей крупнейшего российского порта на Тихом океане. Авторы рассматривают меры, предпринимавшиеся Центром и региональным органом управления в лице Дальревкома и направленные на возвращение Владивостоку роли важнейшего транспортно-логистического узла. Средством решения этой задачи стала Транзитная часть Владивостокского торгового порта. Ее создание опиралось на дореволюционный опыт организации «маньчжурского транзита», превратившего Владивосток в главный порт не только для Приамурья, но и для северо-восточных провинций Китая (Маньчжурии). Статья подготовлена на основе архивных документов, часть из которых вводится авторами в научный оборот впервые. В центре внимания – период становления Транзитной части в 1924-1928 гг. Показан процесс формирования нормативной базы. Обращено внимание на взаимодействие центральных и местных властей в организации Транзитной части Владивостокского порта. Исследователи приходят к выводу, что в основе реализованного в середине 20-х годов проекта было обобщение уже имевшегося успеш-

ного опыта организации принадлежавших Китайско-Восточной железной дороге «завозных складов» на Эгершельде, а также идеи, положенные в основу нереализованного проекта «Вольной гавани Владивостока». Перспективы изучения темы связываются с дальнейшей разработкой проблемы в рамках самостоятельного научного проекта.

Ключевые слова. Дальний Восток, народное хозяйство, транспортная система, Владивостокский порт, транзитный экспорт, завозные склады, вольная гавань, транзитная часть.

Информация о статье. Дата поступления 14 ноября 2022 г.; дата принятия к печати 11 декабря 2022 г.; дата онлайн-размещения 26 декабря 2022 г.

N.A. Belyaeva

*Far Eastern Federal University,
Vladivostok, the Russian Federation*

I.A. Gudkov

*Far Eastern Federal University,
Vladivostok, the Russian Federation*

The Transit Part of the Commercial Port of Vladivostok: Its Role and Significance in the Region's Economy, the 1920s

Abstract. The article is devoted to a little-studied chapter of the economic history of the Soviet Far East in the early 1920s, directly related to the history of Russia's largest port on the Pacific Ocean. The authors examine the measures taken by the Center and the regional government body — the Dalrevkom — to return Vladivostok the role of the most important transport and logistics hub. The Transit Part of the Commercial Port of Vladivostok was a means of solving this problem. It was based on the pre-revolutionary experience of the 'Manchurian Transit' that made Vladivostok the main port not only for Priamurye, but also for north-eastern provinces of China (Manchuria). The article is based on archival documents, some of which are introduced by the authors into scientific cir-

culation for the first time. The focus is on the period of formation of the Transit Part in 1924–1928. The authors show the process of formation of the regulatory framework and draw attention to the interaction of central and local authorities in the organization of the Transit Part of the Port of Vladivostok. The researchers come to the conclusion that the project implemented in the mid-1920s was based on a generalization of the already existing successful experience in organizing 'interim warehouses' at Egersheld (Vladivostok) owned by the Chinese Eastern Railway, as well as on the ideas underlying the unrealized project of Free Port of Vladivostok. The prospects for studying the topic are connected with further development of the problem in the framework of an independent research project.

Keywords. Far East, national economy, transport system, Port of Vladivostok, transit export, interim warehouses, free port, transit part.

Article info. Received November 14, 2022; accepted December 11, 2022; available online December 26, 2022.

Дальний Восток дважды в своей истории переживал сложный процесс вхождения в единую экономическую систему российского государства. Первый раз — в середине XIX в. после присоединения Приамурья и Уссурийского края; второй — в начале 20-х гг. XX столетия после окончания длительной Гражданской войны. Несмотря на коренные различия социально-экономических систем, в политике досоветской и советской власти по отношению к региону было немало общего: и та и другая стремились использовать дальневосточные порты как «точки» экономического роста. В первую очередь это касается Владивостока — главного российского порта на Тихом океане. На протяжении почти полувека он развивался в режиме порто-франко, окончательно отмененного лишь в 1909 г. Но и после его отмены, идея использования «льготного режима» внешней торговли в интересах развития региона серьезно обсуждалась в межведомственных комиссиях и совещаниях разного уровня от Санкт-Пе-

тербурга до Владивостока. Ее воплощением стал проект «Вольной гавани» Владивостока. В той или иной форме идея вольной гавани присутствовала и в управленческом дискурсе первых лет советской власти.

Цели и задачи

Несмотря на особую роль Владивостокского торгового порта в экономической жизни региона, его многогранная история слабо отражена в современной историографии. На сегодняшний день в большей мере освещена деятельность порта в периоды войн: Первой мировой, когда он превратился в главный ввозной порт России [1; 2]; в годы Великой Отечественной войны, когда порт стал дальневосточными воротами ленд-лиза [3]. Истории собственно порта после окончания Гражданской войны посвящены немногочисленные публикации [4; 5]. Феномен транзитной части Владивостокского торгового порта заинтересовал авторов в силу научных интересов, связанных с изучением истории таможенного дела и истории транспортной инфраструктуры региона. В статье рассматриваются первые шаги по созданию Транзитной части Владивостокского торгового порта — проекта, направленного на укрепление роли Владивостока как центра торговли и мореплавания в сложных условиях восстановления экономики. Авторы попытались показать преимущество в выборе способов решения важной задачи — превращения порта в своего рода «локомотив» региональной экономики.

Основой публикации стали документы из фондов Российского государственного архива экономики (РГАЭ) — фонд Министерства внешней торговли (Ф. 413); Российского государственного исторического архива Дальнего Востока (РГИА ДВ) — фонды Дальневосточного революционного комитета (Ф. Р-2422) и Управления морского торгового порта (Ф. Р-114); Государственного архива Приморского края

(ГАПК) — фонды Приморского губернского комитета РКП(б) / ВКП(б) (Ф. П-61) и Владивостокской таможни (Ф. Р-149). Часть документов — нормативных актов и распорядительной документации — доступна исследователям в опубликованных сборниках документов и материалов¹. Важным источником, позволяющим представить мнение экспертного сообщества, стали публикации экономистов, инженеров, общественных деятелей в периодических изданиях 1920-х гг. — «Экономическая жизнь Приморья» и «Вестник Маньчжурии».

Состояние порта после завершения Гражданской войны

Проблемами Владивостокского порта советская власть занялась буквально сразу после освобождения Приморья. Первой из них, требующей немедленного решения, стала разгрузка порта — его освобождение от грузов, копившихся здесь еще со времен Первой мировой войны. Изучение архивов Владивостокской таможни позволило установить, что большая часть грузов принадлежала национализированным в Советской России фирмам и предприятиям. Однако воспользоваться ими было невозможно, поскольку практически все товары пришли в негодность из-за долгого и небрежного хранения под открытым небом. В отчете Сибдальгосторга, датированном 20 августа 1923 г., приводятся сведения о характере и объемах грузов, хранящихся не только на территории порта, на таможенных и частных складах в городе, но и разбросанных за его пределами в радиусе 25 км. Среди них значились: 1 млн штг. американских электроламп, 12 тыс. ящиков спичек, 30 тыс. пудов дубильной коры, 400 тыс. пудов байхового и 10 тыс. пудов кирпичного чая, более 20 тыс. мест технических грузов, в том числе шлифо-

¹ Для пользы и процветания: из истории внешнеэкономических связей Российского Дальнего Востока со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. 1856–1925 гг.: док. и материалы / РГИА ДВ; сост. Н.А. Троицкая. Владивосток: Дальнаука, 2012. 592, [1] с.

вальные станки, оборудование для электростанций и др. Для установления полной ясности с товарами и грузами потребовалось два месяца работы 90 чел.²

Большая часть грузов по решению Уполномоченного Совета труда и обороны (СТО) передавалась государственным организациям и предприятиям. Пришедшие же в негодность металлические изделия, машины, оборудование, артиллерийские орудия предполагалось реализовать как металлолом. Вес имущества, объединенного общим названием «лом металлический», по примерным оценкам, составлял 1,5 млн т. В списках предназначенного к реализации в виде лома значились 10 миноносцев, 3 больших баржи, 5 паровых катеров, 7 паровых котлов, сюда же относились и 3 тыс. пудов старых, пришедших в негодность орудий Владивостокской крепости. Плавающие же доки проржавели настолько, что не могли быть реализованы даже как лом³.

Главными покупателями предназначенного для реализации металлолома стали иностранные фирмы. Одна из них, акционерное общество «Киичи Нитта», подписала с Сибдальгосторгом договор на приобретение лома стали, чугуна, железа по цене 24 р. золотом за 1 англ. т. Акционерное общество обязалось в течение 6 мес. принять имущество, за свой счет привести в его негодное для боевых целей состояние и доставить в порт. Договором устанавливалось, что половина рабочих мест будет предоставлена местным работникам. Лом же вывозился из Владивостока с разрешения Наркомата внешней торговли и только на судах Доброфлота⁴. Для контроля над выполнением договора создавалась специальная комиссия из представителей Сибдальгосторга и Рабкрина. Приведение в порядок

² Государственный архив Приморского края (ГАПК). Ф. П-61. Оп. 1. Д. 193. Л. 161 об.-162 об.

³ Там же. Л. 165-165 об.

⁴ Там же. Л. 169-170 об.

территории Владивостокского порта позволило перейти к решению более масштабных задач.

Появление идеи и начало разработки проекта

Необходимость возвращения Владивостоку роли главного российского (теперь советского) порта на Тихом океане не вызывала сомнений. Речь шла не только об усилении его позиций в конкуренции с извечным экономическим соперником — бывшим российским портом Дальний, а ныне японским Дайреном, но и о необходимости оживления экономики региона в целом. Все последующие меры вполне вписывались в концепцию так называемой «Тихоокеанской экономики», которую пытались продвигать первые советские руководители [6; 7].

Перспективы, открывавшиеся благодаря выгодному географическому положению региона, превращали развитие транзитных операций через Владивостокский порт в важнейшее средство решения многих экономических проблем. В пользу целесообразности такого подхода свидетельствовал довоенный опыт организации транзитной перевозки грузов Северной Маньчжурии на рынки Европы и Японии, известный как «маньчжурский транзит». Его пик пришелся на 1909–1913 гг., когда при худших по сравнению с Дайреном условиях, большая часть соевых бобов («маньчжурского хлеба») следовала на рынки Европы и Японии через Владивосток. Накануне Первой мировой войны именно через Владивостокский порт проходило более 90 % маньчжурских грузов, вывозилось более 60 % выращиваемых в северо-восточных провинциях Китая соевых бобов⁵.

Важными элементами успешности предвоенного «маньчжурского транзита» стало сотрудничество основных субъектов хозяйственной деятельности ре-

⁵ ГАПК. Ф. Р-149. Оп. 8. Д. 12. Л. 21.

гиона — Владивостокского коммерческого порта и Китайско-Восточной железной дороги при активном участии таможенного ведомства [8]. Кроме упрощения таможенных обрядностей на конечных станциях КВЖД развитию транзита через Владивостокский порт способствовали: введение особого льготного тарифа для грузов, следующих на Владивосток-Эгершельд; устройство «завозных складов», существенно снижавших накладные расходы экспортеров. 10 ноября 1908 г. завозными были объявлены склады Коммерческого агентства и транспортной конторы КВЖД на пристани Эгершельд во Владивостоке⁶.

Именно борьба с Дайреном за грузы Северной Маньчжурии с конца 1922 г. стала объектом внимания многочисленных совещаний, инициированных представителями железной дороги и Владивостокского торгового порта с привлечением местных предпринимателей и представителей региональной власти. Обсуждение проблемы на этих совещаниях говорит о попытках использовать наработки начала XX в. В фонде Дальревкома в РГИА ДВ сохранилось немало записок по этому поводу, таких как Записка торговой секции Дальплана (июль 1924 г.) за подписью его руководителя М.И. Целищева; Записка экономического бюро Уссурийской железной дороги по вопросу об учреждении вольной гавани во Владивостоке (декабрь 1924 г.)⁷. Именно с ее созданием местные хозяйственники связывали перспективы развития транзитных перевозок через Владивосток, вслед за которыми начали бы развиваться и другие экспортно-импортные операции.

Заметим, что возможность создания вольной гавани для развития, а по сути — реанимирования, Вла-

⁶ Систематический сборник распоряжений по Китайской Восточной железной дороге за время с 1 июля 1903 по 1 июля 1913 гг. Т. 1. Ч. 2. Харбин, 1914. С. 1809.

⁷ Российский государственный исторический архив Дальнего Востока (РГИА ДВ). Ф. р-2422. Оп. 1. Д. 767. Л. 19-26; 36-49 об.

дивостока 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, — писал он, — 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»⁸. 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 Владивосток⁹.

Несколько иначе смотрели на организацию транзита и его роль в оживлении перевозок представители экспертного сообщества. Состоявшийся еще в феврале 1923 г. первый административно-технический съезд начальников морских торговых портов советской республики обсуждал насущные вопросы возрождения портового хозяйства. В резолюции по

⁸ РГИА ДВ. Ф. р-2422. Оп. 1. Д. 767. Л. 25.

⁹ Российский государственный архив экономики (далее — РГАЭ). Ф. 413. Оп. 14. Д. 232. Л. 44.

докладу инженера В. Ф. Экерле съезд признал целесообразным «учреждение вольных гаваней в форме мощных объединенных баз консигнационных складов¹⁰ для внешней торговли в наиболее приспособленных портах Федерации» [9, с. 50]. Меры эти могли бы облегчить государственный контроль над операциями внешней торговли и внутренним распределением товаров «заграничного привоза»; способствовали бы сокращению до минимума накладных расходов; приближали рынок непосредственно к хозяйственной периферии по морской ее границе. Создание в портах экстерриториальной базы для приема, хранения, торговых и промышленных манипуляций с привозимыми товарами до отправки их внутрь страны или для реэкспорта способствовало бы развитию в портах торгово-промышленных предприятий; увеличению каботажных перевозок; удешевлению, в конечном итоге, стоимости импортируемых товаров.

Вольные гавани предполагалось учредить в портах хорошо оборудованных и круглый год доступных для судоходства, ведущих активную хозяйственную деятельность и имеющих международное значение. Этим условиям в начале 1920-х годов соответствовали немногие порты республики. Один из них — Владивосток.

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, имеющая на момент 1924 г. 5 глубоководных (28-футовых) причалов, 1 200 кв. саженей пакгаузов (складов) вблизи набережных и 2 800 кв. саженей в

¹⁰ Консигнационные склады (от лат. *consignatio* — письменное доказательство, документ) — склады временного хранения, принадлежащие торговому посреднику (консигнатору), на котором хранятся товары, принадлежащие владельцу товара (консигнанту) и предназначенные к продаже за границу. См.: Таможенное дело. Словарь-справочник. СПб, 1994. С. 75.

некотором отдалении, а также хорошо оборудованная железнодорожными путями и обыкновенными дорогами¹¹.

Организация Транзитной части

24 декабря 1924 г. Совет народных комиссаров (СНК) принял специальное постановление «О транзитной перевозке товаров через Владивостокский порт». Постановление разрешало перевозку через Владивосток всех, не запрещенных Таможенно-тарифным комитетом, товаров. Грузы разрешалось хранить в специальных складах, находящихся на территории Транзитной части. Под таможенным надзором допускалась фабрично-заводская переработка товаров на местных предприятиях. При этом таможня контролировала переотправку товаров со складов на предприятия и обратную доставку на транзитные склады после переработки. Кроме того, под устройство особых транзитных складов во Владивостокском порту отводился отдельный, изолированный от других, район. Суда, прибывающие сюда для выгрузки, не подвергались таможенному досмотру. Все проводимые операции на складах в пределах выделенного района подлежали «лишь общему наблюдению таможни за использованием этих складов исключительно для транзитных целей»¹². Таким образом, привезенный в «особый район» Владивостокского порта товар находился как бы вне таможенной территории — прямое совпадение с проектом начала века. Однако в отличие от него Постановление СНК ограничивало срок пребывания товара одним годом. В течение этого срока можно было производить с товарами различные операции: переукладку, пересортировку, выборку образцов и даже, как уже

¹¹ РГИА ДВ. Ф. Р-114. Оп. 1. Д. 18. Л. 6 об.

¹² Для пользы и процветания: из истории внешнеэкономических связей российского Дальнего Востока со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. С. 460

отмечалось, переработку на городских предприятиях при условии их вывоза через Транзитную часть. Срок пребывания на транзитных складах легковоспламеняющихся и взрывчатых веществ сокращался до 1 месяца.

По истечении годовичного срока грузы подлежали вывозу за границу с уплатой всех причитающихся сборов, кроме пошлины и акциза. Не вывезенные в срок подлежали продаже с торгов с обязательным вывозом за границу. При этом вырученные от продажи средства шли в первую очередь на покрытие расходов порта, и лишь оставшаяся после уплаты всех издержек сумма в течение года со дня продажи возвращалась «грузораспределителю»¹³.

Более детальная регламентация деятельности Транзитной части Владивостокского порта возлагалась на органы региональной власти. Разработанный Управлением Дальневосточного таможенного округа (ДВТО) проект упрощения таможенных обрядностей при обработке импортно-экспортных маньчжурских грузов в декабре 1924 г. был одобрен Главным таможенным управлением (ГТУ) и лег в основу специального постановления Дальревкома от 13 января 1925 г. «О порядке пользования транзитной частью Владивостокского торгового порта»¹⁴.

Под Транзитную часть отводился район от 2-го до 18-го причалов порта, со всеми находящимися здесь пакгаузами, складами, железнодорожными путями, другими сооружениями и прилегающей к береговой линии полосой моря. Защита границ Транзитной части возлагалась на пограничную охрану. Содержание постановления Дальревкома позволяет говорить о схожести принципов организации Транзитной части Владивостокского порта в 1925 г. с принципами разра-

¹³ Для пользы и процветания: из истории внешнеэкономических связей российского Дальнего Востока со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. С. 461.

¹⁴ Там же. С. 487–488.

ботанного в 1902 г. проекта «Вольной гавани». В обоих случаях суда, уходившие за границу из транзитной части / вольной гавани, освобождались от таможенного досмотра, подчиняясь в остальном действовавшим в порту общим правилам. Переходившие же в другие районы порта суда подвергались таможенному досмотру точно так же, как и пришедшие непосредственно из-за границы.

Через Транзитную часть пропускались все товары за исключением оружия, боеприпасов, наркотических и психотропных веществ, а также товаров, запрещенных Таможенно-тарифным комитетом. Транзитные экспортные и импортные товары пропускались на территорию Транзитной части без особых разрешений на основании специально разработанных Правил пропуска через Владивостокскую и Пограничную таможи иностранных транзитных грузов, проходивших через Транзитную часть порта.

Одновременно с этим постановлением Дальревком утвердил Правила охраны границ Транзитной части (Эгершельд) территории Владивостокского порта. Правила определяли сухопутную границу Транзитной части, вдоль которой устанавливался забор с параллельной ему оградой из колючей проволоки. Для конного и пешего сообщения с городом создавался специальный пропускной пункт под контролем погранохраны и таможи. Такие же посты устанавливались в месте пересечения границы Транзитной части с железной дорогой. Со стороны бухты напротив мыса Эгершельд на якоре устанавливалась брандвахта с непрерывным дежурством катеров и шлюпок для наблюдения за рейдом, приема судов и пропуска в район рабочих катеров и барж¹⁵. В деле охраны Транзитной части взаимодействовали погранохрана, таможня и карантинный надзор.

¹⁵ Для пользы и процветания: из истории внешнеэкономических связей российского Дальнего Востока со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. С. 478–483.

10 февраля 1925 г. Таможенно-тарифным комитетом была утверждена Инструкция о надзоре за Транзитной частью и о таможенных операциях над транзитными товарами с приложением списка товаров, запрещенных к транзитной перевозке через Владивосток¹⁶. А 3 апреля 1925 г. Дальревком утвердил «Временное положение об управлении Транзитной частью Владивостокского торгового порта», согласно которому начальник Транзитной части назначался непосредственно Народным комиссариатом путей сообщения (НКПС) по согласованию с Дальревкомом¹⁷. При нем состоялось особое Совещание из представителей торгового порта и Уссурийской железной дороги¹⁸.

Введенная Временным положением система управления изначально содержала в себе противоречия. В первую очередь они касались взаимоотношений Управления Транзитной части и Управления Владивостокского торгового порта. В соответствии с Временным положением начальник Транзитной части являлся заместителем начальника Владивостокского торгового порта, но эту функцию он выполнял исключительно на территории Транзитной части. Уже это создавало почву для конфликтов при распределении полномочий в текущей работе как порта в целом, так и Транзитной части, в частности. Обращая внимание Центрального управления морского транспорта (ЦУМОР) 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) является нарушением постановления СТО «Об

¹⁶ РГИА ДВ. Ф. Р-2422. Оп. 1. Д. 642. Л. 33.

¹⁷ Первым начальником Транзитной части был назначен Н.И. Дриго, занимавший до этого должность председателя Хабаровских городского и уездного исполкомов Советов.

¹⁸ Там же. Ф. Р-114. Оп. 1. Д. 18. Л. 14, 71.

управлении морскими торговыми портами Республики» от 27 апреля 1921 г., поскольку «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 тоже 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». Не давая прав контроля Начальнику порта, временное положение ставило наравне с ним, ответственным за работу всего порта, «равно-властного ему заместителя», распоряжения которого в некоторых случаях являлись обязательными и для самого Начальника порта¹⁹.

Изначально, само положение Транзитной части было весьма противоречивым. Она находилась в ведении двух ведомств — Наркомата путей сообщения, чьи интересы в Транзитной части представляла Уссурийская железная дорога, и ЦУМОР, которому подчинялся Владивостокский торговый порт. При этом Транзитная часть обслуживала экспортно-импортные грузы, контроль над которыми возлагался на Наркомат внешней торговли (НКВТ).

Проблема преодоления межведомственных противоречий, сопровождавших деятельность Транзитной части на протяжении всего периода ее существования, требует специального рассмотрения. В данном случае ограничимся лишь констатацией того факта, что противоречие между носящим нормативный характер управлением портом и созданной локальными актами системой управления Транзитной частью было снято уже осенью того же года. 23 октября 1925 г. Дальревком постановлением «О реорганизации транзитной части Владивостокского торгового порта»

¹⁹ РГИА ДВ. Ф. Р-114. Оп. 1. Д. 18. Л. 78-79.

отменял Временное постановление об управлении Транзитной частью от 3 апреля того же года. Должность начальника Транзитной части и находившийся в его распоряжении аппарат упразднились с возложением обязанностей по управлению на одного из помощников начальника порта²⁰. Это приводило управление всеми грузовыми операциями (в том числе и транзитными) во Владивостокском порту в соответствие с Положением об управлении торговыми портами (1922 г.). В соответствии с соглашением между Уссурийской железной дорогой и портом, дальнейшая работа по обустройству и эксплуатации Транзитной части строилась на основании согласованных двумя ведомствами проектах и сметах.

Параллельно с организацией Транзитной части шла работа над созданием специальной биржи, известной как «Эгершельдская транзитная хлебная биржа». Именно с ней связывался будущий успех транзита маньчжурских грузов через Владивосток. Учредителями и наиболее крупными пайщиками этого акционерного общества являлись государственные предприятия: Уссурийская железная дорога, Дальгосторг, Дальбанк. К организации биржи привлекался частный капитал²¹.

К котировке на бирже принимались соевые бобы, жмыхи, масло, а также гаолян, пшеница, мука, просо, другие хлебные продукты и сопутствующие товары (например, тара). Для привлечения внимания иностранных предпринимателей процедура сделок была чрезвычайно упрощена [5, с. 85]. Важную роль в устройстве транзитной биржи во Владивостоке сыграл опыт Фуцзянской биржи в Харбине, имевшей сеть комиссионерских контор в местах заготовки экс-

²⁰ РГИА ДВ. Ф. Р-2422. Оп. 1. Д. 456. Л. 12–13.

²¹ Устав акционерного общества «Эгершельдская транзитная хлебная биржа» был утвержден заместителем председателя Совнаркома В.В. Куйбышевым 23 февраля 1926 г.

портного зерна. Главной задачей биржи становилось регулирование цен на хлебные экспортные товары, «выявление выгод и удобств» перевозки транзитных грузов через Владивостокский порт, т.е. создание благоприятных условий для китайских торговцев зерном и соевыми бобами [10, с. 28–29]. Учреждение специальной экспортной секции биржи, в задачи которой входило изучение и прогнозирование развития экспортных отношений всего Тихоокеанского бассейна, создавало лучшие возможности для планирования экспортно-импортной деятельности.

Важным вкладом в совершенствование транзитных операций во Владивостоке стало принятие 11 марта 1926 г. постановления СНК «О льготах по промышленному налогу для предприятий, производящих импортные и экспортные операции через Транзитную часть Владивостокского торгового порта». Согласно ему, с 1 апреля 1926 г. от налога освобождались предприятия, ведущие экспортную и импортную транзитную торговлю с Маньчжурией через Владивосток, а также обслуживающие их транспортные, кредитные и комиссионерские предприятия и организации. Льгота предоставлялась независимо от места заключения сделки по покупке, продаже, транспортировке товаров, предназначенных к ввозу / вывозу через Транзитную часть Владивостокского порта [11, с. 56]. В целях привлечения экспортеров существенно снижались портовые сборы — лоцманский и корабельный, был упразднен карантинный сбор [12, с. 101]. Эти меры позволили облегчить и удешевить транзитные грузоперевозки и в некоторой степени защитить их от директивного вмешательства советских внешнеторговых структур.

Первые итоги

Введение столь существенных льгот для экспортеров имело ключевое значение для развития транзитных грузоперевозок через Владивостокский порт.

Облегчение налогового бремени для работающих через Транзитную часть экспортеров и импортеров, открытие Транзитной биржи, освобождавшей грузовладельцев от множества операций и гарантирующей точное выполнение заключенных на бирже сделок и своевременную доставку грузов по назначению — все это создавало во Владивостоке благоприятный деловой климат. В немалой степени оживлению операций через Владивосток способствовала и нормализация работы КВЖД после подписания 31 мая 1924 г. советско-китайского Соглашения о временном управлении Китайско-восточной железной дорогой [13].

Именно с существованием Транзитной части современники связывали положительные сдвиги в работе Владивостокского торгового порта. Уже в первый год ее функционирования (1924/25) грузооборот порта вырос на 22 %, а маньчжурский экспорт на 29,5 %. Доходы порта на 140 тыс. р. превысили плановые показатели [11, с. 100, 101].

Косвенным свидетельством повышения эффективности работы порта является рост таможенных доходов. В 1925 г. доходы Владивостокской таможни достигли 3,3 млн р. золотом, что в 3 раза превышало уровень предыдущего года²². В мае 1925 г. во Владивостокской таможне для обслуживания транзитных маньчжурских грузов был организован особый транзитный отдел, осуществлявший контроль над прохождением грузов в Транзитной части Владивостокского торгового порта.

Одним из свидетельств успешности проекта Транзитной части («Вольной гавани») современники называли введение Объединенной Нидерландской навигационной компанией в первый же год существования Транзитной части срочных грузовых рейсов между Владивостоком и Западной Европой [11, с. 56]

²² ГАПК. Ф. Р-149. Оп. 8. Д. 12. Л. 11-11 об.

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 конвейеров²³. За четыре полных года ее работы (1924/25–1927/28 гг.) грузооборот порта увеличился в два раза — и достиг 2,4 млн т. При этом 94,8 % грузооборота приходилось на экспорт и «маньчжурский транзит»²⁴. Именно он стал основным направлением деятельности порта во второй половине 1920-х годов.

Заключение и выводы

Первые итоги деятельности Транзитной части Владивостокского торгового порта позволяют сделать вывод о том, что выбор модели функционирования порта с акцентом на развитии экспортно-импортных операций оказался верным. Владивосток закрепил за собой статус важнейшего транспортно-логистического узла региона и начинал достаточно успешно конкурировать с портом Дайрен. Не вызывает сомнения, что в устройстве Транзитной части был использован дореволюционный опыт организации «маньчжурского транзита», основанного на сотрудничестве основных субъектов экономической деятельности: железной дороги и порта при поддержке таможенного ведомства. В процессе разработки проекта Транзитной части внимательно изучался другой, так и нереализо-

²³ Сибирская советская энциклопедия. В 4-х т. / под общ. ред. М.К. Азадовского, А.А. Ансона, М.М. Басова [и др.]. Т. 1. «А-Ж». Москва; Новосибирск, 1929. С. 492-493.

²⁴ Дальневосточный край в цифрах: справочник. Хабаровск, 1928. С. 249–250.

ванный проект «Вольной гавани Владивостока». Некоторые его элементы можно увидеть в организации Транзитной части. Однако в основе дореволюционных проектов лежало согласование интересов частного бизнеса и государства. Транзитная же часть Владивостокского торгового порта функционировала в иных условиях. Ее деятельность приходится на период, когда на смену идее «тихоокеанской экономики» приходила жесткая реальность государственной монополии внешней торговли. С какими проблемами и трудностями столкнулись руководители Транзитной части, какие из них стали непреодолимыми, насколько эффективным оказалось взаимодействие важнейших элементов советского варианта «маньчжурского транзита» — железной дороги, Владивостокского порта в лице его Транзитной части и Эгершельдской транзитной хлебной биржи; насколько живучими оказались элементы либерального регулирования в условиях административно-командной системы и усложнявшейся международной обстановки — ответы на эти и другие вопросы, возникающие по мере погружения в материал, могут быть найдены в рамках дальнейшей разработки проблемы.

Список использованной литературы

1. Виноградов П.В. «...пришлось совершенно неожиданно сделаться единственным открытым для внешней торговли портом Российской империи»: Владивосток в годы Первой мировой войны / П.В. Виноградов. — EDN ZDNCHJ // Современная научная мысль. — 2017. — № 4. — С. 29–37.
2. Виноградов П.В. Значение Владивостокского порта в стратегических грузоперевозках в годы Первой мировой войны (на примере обработки железнодорожных грузов) / П.В. Виноградов // История Гражданской войны на Дальнем Востоке и история Русской эмиграции : материалы Всерос. науч.-практ. конф., посв. 100-летию окончания Гражданской войны и интервенции на Дальнем Востоке / отв. ред. Д.В. Буяров, Д.В. Кузнецов. — Благовещенск, 2021. — С. 42–47.

3. Ткачева Г.А. Транспорт Дальнего Востока СССР в обеспечении экономического сотрудничества со странами антигитлеровской коалиции в годы Великой Отечественной войны (1941–1945) / Г.А. Ткачева // Военно-техническое сотрудничество России: история и современность : материалы работы науч. конф., 25 окт. 2012 г. — Санкт-Петербург, 2013. — С. 184–194.

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

5. Медведева Л.М. Владивостокский порт в 20-е годы XX века / Л.М. Медведева // Россия и АТР. — 2000. — № 3. — С. 83–88.

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

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

8. Беляева Н.А. Опыт взаимодействия таможенного ведомства и железной дороги в организации «маньчжурского транзита» / Н.А. Беляева. — EDN MICVIV // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. — 2004. — № 4. — С. 119–125.

9. Кларк И.С. К вопросу об образовании вольной гавани во Владивостоке (в порядке дискуссии) / И.С. Кларк // Экономическая жизнь Приморья. — 1923. — №1–2. — С. 47–51.

10. Троицкая Н.А. Биржа во Владивостоке в первой трети XX века / Н.А. Троицкая. — EDN NCBQRZ // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. — 2010. — № 2. — С. 28–29.

11. Шаблинский П.А. Порт Владивосток / П.А. Шаблинский // Вестник Маньчжурии. — 1926. — № 11–12. — С. 55–66.

12. Добровольский И.Д. Экспорт — импорт — транзит через Владивостокский порт / И.Д. Добровольский // Внешняя торговля и экспортные возможности Дальневосточного края : сб. ст. / под ред. М.Я. Кауфмана, Ф.И. Андрианова, А.Д. Гачециладзе. — Москва, 1926. — С. 97–106.

13. Белоглазов Г.П. КВЖД — объект российско (советско)-китайского взаимодействия и российских инвестиций в 20-е гг. XX в. (к 90-летию установления дипломатических отношений между СССР и Китайской Республикой и подписания «Соглашения о временном управлении КВЖД 1924 г.») / Г.П. Белоглазов. — EDN TFPGNB // Ойкумена. Регионоведческие исследования. — 2014. — №4 (31). — С. 63–70.

References

1. Vinogradov P.V. "...It Was Absolutely Unexpected to Make the Only For the External World Trade a Port of the Russian Empire": Vladivostok in the Years of the First World War, *Sovremennaya nauchnaya mysl = Modern scientific thought*, 2017, no. 4, pp. 29–37. (In Russian). EDN: ZDNCHJ

2. Vinogradov P.V. The Importance of the Port of Vladivostok in Strategic Freight Traffic during the First World War (Case-Study of Railroad Cargo Handling). In Buyarov D.V., Kuznetsov D.V (eds). *History of the Civil War in the Far East and History of the Russian Emigration. Materials of International Scientific and Practical Conference*. Blagoveshchensk, 2021, pp. 42–47. (In Russian).

3. Tkacheva G.A. Transport of the USSR's Far East in Securing Economic Cooperation with Anti-Hitler Coalition Countries during the Great Patriotic War (1941-1945). *Military and Technical Cooperation of Russia: History and Modern Times: Materials of Scientific Conference*, October 25, 2012. Saint-Petersburg, 2013, pp. 184–194. (In Russian).

4. Kurbenkov V.A. Port as a Factor of Mastering and Development of Economic Life of Vladivostok and Regions of Russia in the Period from 1862 to 1920. *Vestnik Vyatskogo gosudarstvennogo universiteta = Herald of Vyatka State University*, 2017, no. 11, pp. 37–42. (In Russian). EDN: YUMLWI

5. Medvedeva L.M. Vladivostok Port in the 20s of the 20s Century. *Rossiya i ATR = Russia and the Pacific*, 2000, no. 3, pp. 83–88. (In Russian).

6. Dolgov L.N. The Idea of a Pacific Economy in Plans for the Development of the Russian Far East in the 1920s. *Historical Experience of the Development of Russia's Eastern Regions. Abstracts of reports and communications of the International Scientific Conference, Vladivostok, September 20–22, 1993*. Vladivostok, 1993, bk. III, pp. 70–74. (In Russian).

7. Barannikova A.O. Integration of the Far East in the USSR Economic Space in 1922-1925. *Vestnik Maikopskogo gosudarstvennogo tekhnologicheskogo universiteta = Bulletin of the Maikop State Technological University*, 2016, no. 4, pp. 11–16. (In Russian). EDN: XUXGNT.

8. Belyaeva N.A. Experience of Interaction between Customs Authorities and Railways in Organising 'Manchurian Transit'. *Sotsial'nye i gumanitarnye nauki na Dal'nem Vostoke = The Humanities and Social Studies in the Far East*, 2004, no. 4, pp. 119–125. (In Russian). EDN: MICVIV.

9. Klark I.S. The Study of the Emergence of a Free Port in Vladivostok (For Discussion). *Ekonomicheskaya zhizn' Primor'ya = Economic Life of Primorye*, 1923, no. 1–2, pp. 47–51. (In Russian).


10. Troitskaya N.A. Vladivostok Commodity Exchange in the Early 20th. *Gumanitarnye issledovaniya v Vostochnoi Sibiri i na Dal'nem Vostoke = Humanities Research in the Russian Far East*, 2010, no. 2, pp. 28–29. (In Russian). EDN: NCBQRZ.


11. Shablinskii P.A. Port of Vladivostok. *Vestnik Man'chzhurii = Bulletin of Manchuria*, 1926, no. 11–12, pp. 55–66. (In Russian).

12. Dobrovol'skii I.D. Export - Import - Transit through the Port of Vladivostok. In Kaufman M.Ya., Andrianov F.I., Gachechiladze A.D. (eds). *Foreign Trade and Export Opportunities for the Far Eastern Territory*. Moscow, 1926, pp. 97–106. (In Russian).

13. Beloglazov G.P. Chinese Eastern Railway as an object of Russian (Soviet) - Chinese cooperation and Russian investment in 20th of the XX century. *Oikumena. Regionovedcheskie issledovaniya = Oikumena. Regional Researches*. 2014, no. 4, pp. 63–70. (In Russian). EDN: TFPGNB.


Информация об авторах


Беляева Наталья Анатольевна — доктор исторических наук, профессор, департамент истории и археологии, Школа искусств и гуманитарных наук, Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, Российская Федерация; e-mail: minava204@rambler.ru.  0000-0002-7446-5519; SPIN-код: 2729-4310; AuthorID: 273245; WoS ResearcherID: AAU-3134-2020.

Гудков Илья Артурович — ассистент, департамент истории и археологии, Школа искусств и гуманитарных наук, Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, Российская Федерация; e-mail: gudkov.ia@dvfu.ru.  0000-0002-2967-4354; SPIN-код: 8701-6231; AuthorID: 1062808.

Authors

Natalia A. Belyaeva — D.Sc. in History, Professor, Department of History and Archaeology, School of Arts and Human-

ities, Far Eastern Federal University, Vladivostok, the Russian Federation; e-mail: minava204@rambler.ru;  0000-0002-7446-5519; SPIN-Code: 2729-4310; AuthorID: 273245; WoS ResearcherID: AAU-3134-2020.

Ilya A. Gudkov — Assistant, Department of History and Archeology, School of Arts and Humanities, Far Eastern Federal University, Vladivostok, the Russian Federation; e-mail: gudkov.ia@dvfu.ru;  0000-0002-2967-4354; SPIN-Code: 8701-6231; AuthorID: 1062808.

Для цитирования

Беляева Н.А. Транзитная часть Владивостокского торгового порта: роль и значение в экономике региона, 1920-е гг. / Н.А. Беляева, И.А. Гудков. — DOI 10.17150/2308-2488.2022.23(4).717-740 // Историко-экономические исследования. — 2022. — Т. 23, № 4. — С. 717-740.

For Citation

Belyaeva N. A., Gudkov I. A. The Transit Part of the Commercial Port of Vladivostok: Its Role and Significance in the Region's Economy, the 1920s. *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya* = *Journal of Economic History & History of Economics*, 2022, vol. 23, no. 4, pp. 717-740. (In Russian). DOI: 10.17150/2308-2488.2022.23(4).717-740.