

но исчезали те или иные товары, в том числе и из необходимых (папиросы, калоши и т.п.). Дело доходило до курьёзов: осенью 1884 г. команда фрегата «Минин» выпила всё немецкое пиво, которое надолго исчезло из продажи; в феврале 1885 г. пропало простое мыло, поэтому стирать приходилось дорогим душистым и т.п.⁶⁶

Край отличал острый дефицит капитала, особенно свободного. Нехватка средств определялась также нежеланием состоятельной части населения вкладывать деньги в местную экономику: сбережения зачастую переводились в Европейскую Россию. Министерство финансов не прилагало никаких усилий для насыщения дальневосточного рынка кредитами. Строительство Сибирской железной дороги мало изменило ситуацию: экономика края и до этого держалась преимущественно на казённых заказах. Дороговизна и малодоступность частного кредита приводили к крайней неустойчивости положения местных промышленников. Любая случайная и непродолжительная задержка казённых платежей оборачивалась для них реальной опасностью краха. Экономист, специально изучавший эту проблему, пришёл к печальному выводу: «промышленный капитал Окраины не в состоянии строить крупные предприятия»⁶⁷. К такому выводу подталкивал и ряд других обстоятельств: малочисленность русского населения, общий недостаток рабочей силы и особенно специалистов. Одновременно среди них существовала значительная безработица, что отражало почти полное отсутствие рынка предложения труда⁶⁸. То есть, экономика российского Дальнего Востока была очень слаба даже для того, чтобы удовлетворять потребности региона, не говоря уж о том, чтобы стать индустриальной базой для экономической экспансии за границу.

2.2. Порто-франко

Большое значение для Дальнего Востока имел режим беспошлинной торговли, позволявший в какой-то степени смягчать имевшиеся экономические проблемы. Порто-франко существовало во Владивостоке с самого момента присоединения Приамурья к России (с 1858 г.). Но в 1867 г. началось постепенное введение таможенных пошлин на импортируемые товары. Сначала – на спиртное, пока в 1888 г. они не достигли европейского уровня, с 1887 г. – на табак, с 1888 г. – на сахар, спички, керосин и некоторые другие предметы.

⁶⁶ Гребенщиков М.Г. Столица Южно-Уссурийского края (из странствований по Востоку) // Санкт-Петербургский филиал Института востоковедения РАН. Архив востоковедов. Разряд III. Оп.3. №26.

⁶⁷ Глуздовский В.Е. Приморско-Амурская окраина и Северная Маньчжурия. Владивосток, 1917. С.134.

⁶⁸ Гурьев А. Развитие фабрично-заводской промышленности на дальневосточной русской окраине в связи с порто-франко // Вестник Азии. 1911. №7. С.59–77.

Отношение к порто-франко было различным. Местные торговцы, заявляя, что русский товар «не нуждается ни в каких мерах покровительства», одновременно ратовали за таможенное обложение импорта по тем же правилам, что и в Европейской России. В противном случае они угрожали тем, что иностранный капитал захватит всю дальневосточную торговлю и вытеснит российские товары (явно преувеличенная и надуманная опасность)⁶⁹. Такого рода обращения неоднократно направлялись в Петербург, начиная со второй половины 1880-х гг. Однако Министерство финансов и местные власти (приамурский генерал-губернатор А.Н. Корф) были против, понимая, что обложение товаров продиктовано корыстным интересом торговцев и будет лишь препятствовать экономическому развитию окраины. По мнению Н.А. Крюкова, изучавшего экономическую жизнь Приморья в конце XIX века, отмена порто-франко «будет мат для развития края»⁷⁰.

Тем не менее, власть постепенно всё-таки ограничивала таможенную свободу, стремясь к продвижению в Приморье русских товаров и опасаясь проникновения дешёвого импорта с Дальнего Востока в Сибирь и даже в Европейскую Россию (особенно в связи с появлением железной дороги). Предполагалось, что пошлины будут увеличены до общероссийских, а то и выше их. Беспощинный ввоз сохранялся только за теми товарами, которые не производились в достаточном количестве в России⁷¹. В 1895 г. на Дальний Восток была отправлена комиссия Н.П. Забугина для обследования вопроса о порто-франко, которая пришла к выводу, что его следует отменить. Заключение чиновников позднее поддержал генерал-губернатор Н.И. Гродеков⁷². Возможно, что эти предложения повлияли на решимость Министерства финансов отменить порто-франко⁷³.

Можно спорить об эффективности подобных протекционистских мер, но несомненно, что они способствовали формированию в Приморье рынка с очень высоким по сравнению с Европейской Россией уровнем цен.

⁶⁹ Доклад общего собрания уполномоченных ярмарочного купечества о ходатайстве перед г. министром финансов о закрытии порто-франко во Владивостоке 12 августа 1891 г. // РГИА. Ф.40. Оп.1. Д.105. Л.210.

⁷⁰ Крюков Н.А. Указ. соч. С.104.

⁷¹ Журнал совещания по вопросу об обложении таможенными пошлинами иностранных товаров, привозимых в порты Восточного океана (Владивосток, 4, 5, 6, 7 апреля и 2 мая 1895 г.) // РГИА. Ф.1276. Оп. 2. Д.264. Л.183–224.

⁷² Однако его предшественник С.М. Духовской был уверен, что порто-франко приносит региону «громадную пользу» (Всподаннейший отчёт приамурского генерал-губернатора генерал-лейтенанта Духовского. 1896–1897 годы. СПб., 1898. С.66).

⁷³ Протокол заседания 5-ой подкомиссии Финансовой комиссии III Государственной думы 27 марта 1909 г., посвящённый закрытию порто-франко на российском Дальнем Востоке. Докладчик – Л.К. Шешминцев // Государственная дума. III созыв. 2-я сессия. Нумерной печатный материал, разобранный по комиссиям. Т.3. Л.140 об. (РНБ. Шифр 30/4–50).

По большому счёту это противоречило политике экономической экспансии С.Ю. Витте в Китае (местные товары имели мало шансов закрепиться на китайском рынке из-за высокой цены и посредственного качества. Ошибочной была и ставка министра финансов на ввоз промышленной продукции из Европейской России – для этого не было проведено необходимых расчётов и все намерения свелись по-преимуществу к голословным декларациям. Для успеха на восточных рынках следовало развивать производство в приграничных районах. Это свидетельствовало о слабости российской экономики, которая уступила даже собственную окраину и оказалась вынуждена защищаться таможенными барьерами. Закрытие порто-франко имело смысл, если бы Министерство финансов озаботилось развитием промышленности Дальнего Востока. Однако как раз этого не произошло. С.Ю. Витте вместо создания в Приморье экономической базы для торговли установил порто-франко в Дальнем (указ Николая II 30 июля 1899 г.) и ввёл в 1900 г. таможенные пошлины во Владивостоке. Министр финансов понимал, что наносит ущерб экономическим интересам российского Дальнего Востока только для того, чтобы по Сибирской железной дороге «было что возить». Последствия этого оказались значительны и различны для экономики Приморья.

До второй половины 1890-х гг. Владивосток рассматривался властью как конечный пункт Сибирской железной дороги и как главная гавань России на Тихом океане. В 1894 г. был принят план сооружения в бухте Золотой Рог (в 1896 г. его местоположение уточнили – у мыса Эгершельда) крупного торгового порта, работы предполагалось завершить за 14 лет, общая смета составила 21,95 млн. руб.⁷⁴ Проектировщики исходили из того, что Транссиб даст порту ежегодный оборот груза до 150 млн. пудов или 2,5 млн. тонн. Идея перенести торговый терминал в Корею или Китай получила распространение в 1897 г. Тогда возникал резонный вопрос о судьбе Владивостока и сфере действия порто-франко.

Строго говоря, нет убедительных и полных данных, представляющих весь спектр последствий отмены порто-франко в Приморье для экономики края. Данные во многом противоречивы, а характер оценок определяется их происхождением. Соответственно, их объяснение и интерпретация могут оказаться весьма различны.

Отказ от порто-франко существенно сократил оборот владивостокского порта: если в 1900 г. туда было привезено морем 21,7 млн. пудов груза, то в 1902 г. – уже 14,1 млн., вывоз в это же время сократился с 4 до 2,27 млн. пудов⁷⁵. Но суда по всему, катастрофой для Владивостока эти изменения не

⁷⁴ Записка канцелярии Комитета министров «Об устройстве коммерческого порта во Владивостоке» [1894 г.] // РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 49. Л. 12–19.

⁷⁵ Березовский А. А. К вопросу об экономическом и торгово-промышленном развитии города и порта Владивостока. Владивосток, 1907. С. 7, 10. Однако данные об оборотах вла-

стали, так как перед русско-японской войной обороты порта вновь увеличились и по некоторым данным, даже превзошли докризисные (но не были ли эти грузы военными?). Однако оптовые закупки торговых фирм Владивостока уменьшились на 60–70%, развитие получила контрабанда⁷⁶. Несмотря на налоговые льготы в Порт-Артуре и введение запретительных пошлин на торговлю Владивостока, только незначительные и начинающие фирмы переместились на Квантун, но и они пострадали из-за чрезмерно высоких железнодорожных тарифов. Все солидные торговые компании продолжали торговать с Маньчжурией через Владивосток, несмотря на существенно ухудшившиеся условия⁷⁷. Это была в том числе и волокита со стороны таможи, необходимость оплаты каждой справки, каждой бумажки⁷⁸. Таким образом, попытка быстро и искусственно переориентировать всю русскую торговлю из Владивостока в Порт-Артур вряд ли можно назвать удачной, так как она вызвала дополнительные проблемы для сбыта русских товаров. Конечно, Порт-Артур и Дальний получили импульс для экономического развития. В 1901 г., согласно отчёту американского консула, туда зашло 760 пароходов, на полуострове работало 700 фирм, их годовой оборот превышал 35 млн. руб. (по 50 000 руб. на фирму – это очень немного). Порт-Артур быстро рос: в 1902 г. число его жителей приближалось к 50 тыс., на некоторых улицах из-за обилия пешеходов пришлось запретить движение извозчиков⁷⁹.

дивостокского порта противоречивы. По другим сведениям, с 1 июня 1901 г. Владивосток посетило 116 российских и 138 иностранных судов, ввоз составил 8 869 858 пудов (за год должно быть – 15 205 471), вывоз – 1 271 556 пудов (за год – 2 179 810); в 1902 г. – 165 и 209 судов, ввоз 13 479 380 пудов (89% от предыдущего), вывоз 1 714 017 пудов (79% от предыдущего); до 1 сентября 1903 г. 76 и 146 судов, ввоз – 10 783 402 пуда (за год – 16 175 103, это на 20% больше уровня предыдущего года), вывоз – 1 896 693 пуда (за год – 2 835 040, в полтора раза больше) (Сведения по владивостокской портовой таможне за время с 1 июня 1901 по 1 сентября 1903 гг. // РГИА. Ф.1416. Оп.1. Д.182. Л.7–8). «Провал» 1902 г. можно объяснить как привыканием к новым условиям, так и созданными заранее значительными торговыми запасами (Меркулов С.Д. Указ. соч. С.32). Официальные же инстанции были уверены, что никакого падения торговых оборотов Владивостока не произошло. Это же констатировалось в докладной записке правления КВЖД (Докладная записка правления КВЖД по поводу ходатайства Владивостокского биржевого общества, б/д. // РГИА. Ф.1416. Оп.1. Д.238). Однако возможно, что прирост получался благодаря значительному увеличению военных перевозок, не имевших никакого отношения к торговым оборотам.

⁷⁶ Ходатайство Владивостокского биржевого комитета перед министром финансов №377 26 сентября 1902 г. // Обзор Приморской области за 1902 г. Владивосток, 1905.

⁷⁷ Записка о встрече Д.М. Позднеева с русским купечеством Дальнего Востока в Харбине. 1902 г. // РГИА. Ф.560. Оп.29. Д.200. Л.3 об.

⁷⁸ Докладная записка А.В. Даттена по вопросам торговли, судоходства и таможи 4 июля 1903 г. // РГИА. Ф.1416. Оп.1. Д.238.

⁷⁹ Тиреер. Порт-Артур и его интересы до учреждения наместничества // Военный сборник. 1904. №2. С.230–231.

Отмена порто-франко привела к немедленному росту цен в регионе. Во-первых, само по себе введение пошлины на ввозимые товары дало местным торговцам возможность поднять цены на свою продукцию без всякого улучшения её качества. Несмотря на то, что таможенная пошлина была введена только на часть импорта, дороже стали все отечественные товары: к 1903 г. цена на яйца во Владивостоке выросла в 2 раза, на кирпич – почти на половину, на 1/3 – на лес и песок и т.д.⁸⁰ Кроме этого, искусственное создание тепличных условий для местных производителей немедленно привело к падению конкурентоспособности их товара. Всё это сильно ударило по маньчжурской торговле Владивостока: русским товарам из Приморья стало практически невозможно конкурировать с дешёвым экспортом из США и Японии. Вскоре это признали и официальные лица. Сначала И.Н. Протасьев, комиссар по финансовой части Квантунской области, констатировал спад торговли Приморья. Причём объём товаров, поступавших на нужды региона, остался примерно на том же уровне (4–5 млн. руб. ежегодно), изменения коснулись потока товаров, направляемых в Маньчжурию. Высокая же стоимость рабочей силы, вызванная недостатком русских рабочих и значительным паспортным сбором с китайцев, создавала замкнутую ситуацию для экономики самого Приморья: из-за дороговизны товары не имели шансов найти рынок сбыта за пределами области. Это прежде всего мешало развитию производства. Взвесив эти факторы, автор пришёл к заключению, что отмена порто-франко нанесла скорее вред, чем принесла пользу русскому Приморью⁸¹.

Тем не менее, созданная в 1903 г. специальная комиссия большинством голосов (15 против 8) высказалась против порто-франко. Аргументировалось это дороговизной перевозки отечественных товаров. Так, пуд сахара, привезённый во Владивосток из России, стоил 72 руб. 16 коп., а из Гамбурга в Иокогаму – 46 руб. 25 коп. Причина была в огромной разнице фрахта: Гамбург–Иокогама – 17 руб. 50 коп., а Одесса–Владивосток на пароходе «Добровольного флота» – 43 руб. Это дало основание многим участникам утверждать, что если вернуть порто-франко, то иностранные товары немедленно захватят весь дальневосточный рынок. На совещании не скрывались побочные трудности, вызванные отменой беспошлинной торговли: невозможность сполшной охраны границы и в связи с этим быстрый рост контрабанды. Весьма показательно было признание, что при порто-франко русские товары постоянно увеличивали свою долю на рынке, а также констатация, что приморский рынок не имеет для русской промышленности никакого значения. Не удивительно, что боль-

⁸⁰ Березовский А.А. Таможенное обложение и порто-франко в Приамурском крае. Владивосток, 1907. С.28–29.

⁸¹ Доклад И.Н. Протасьева о таможенном вопросе в Приамурском крае, б/д. // РГИА. Ф.1276. Оп.2. Д.264. Л.65–85.

шинство участников совещания поддержало отмену порто-франко, но важно то, что аргументы за его восстановление (пошлины никак не способствовали экономическому развитию окраины) никто не оспаривал⁸².

В 1903 г. вопрос о возвращении порто-франко оказался связан не только с экономическими расчётами. За отказ от пошлины, причём на продолжительный срок, ратовал А.М. Безобразов, которому такое решение казалось единственным способом успокоить США, что Россия не нарушит их торговых интересов на Дальнем Востоке⁸³. А.М. Безобразов беспокоился из-за того, что считал войну с Японией неизбежной и стремился до её начала урегулировать максимальное количество поддающихся разрешению проблем.

В 1904 г. властям пришлось признать, что вся экономическая жизнь Приморья оказалась в тисках. В Приамурье закрылось около 300 торговых фирм, значительно сократились грузо- и пассажиропотоки. По Амуру было выставлено 5 таможенных постов, их прохождение замедлило движение по реке примерно на сутки. Кроме того, чиновники установили ответственность пароходоладельцев за контрабандный груз пассажиров (это, естественно, увеличивало плату за проезд). Ответом на таможенное обложение стал быстрый рост контрабанды: не имелось никаких возможностей ни закрыть, ни хотя бы контролировать границу в 3000 вёрст с населением всего в 150 тыс. человек. Расходы на её укрепление и обустройство значительно превышали таможенную пошлину⁸⁴.

Власть опомнилась уже после начала русско-японской войны. Весной 1904 г. Е.И. Алексеев и В.Н. Коковцов сошлись на том, что порто-франко надо восстановить, причём не только на границе с Маньчжурией, но и по побережью. Исключение было сделано лишь для акцизных товаров (кроме сахара и керосина) – за них по-прежнему следовало платить сбор. Николай II высказал даже пожелание, чтобы порто-франко было введено «на более долгий срок» «в видах не только экономического развития, но и политического воздействия на великие державы», имея в виду Англию и США⁸⁵. В результате 1 мая 1904 г. порто-франко снова появилось сначала на морской границе, а в сентябре 1904 г. – и на сухопутной с Маньчжурией.

⁸² Журнал №2 комиссии для обсуждения вопросов, связанных с дальнейшим направлением на Дальнем Востоке нашей торговой и промышленной политики (заседания 4, 8, 12 и 20 марта 1903 г.) // РГИА. Ф.1276. Оп.2. Д.264. Л.44–64.

⁸³ Записка А.М. Безобразова «По вопросу о возможности привлечения американских капиталов к русским предприятиям на Дальнем Востоке» 27 августа 1903 г. // РГИА. Ф.1282. Оп.1. Д.760. Л.61–66.

⁸⁴ Записка «Отзывы печати по поводу введения порто-франко в Приамурском крае», б/д. // РГИА. Ф.1337. Оп.1. Д.165. Л.58–60.

⁸⁵ Всеподданнейший доклад А.М. Абазы «О введении порто-франко в Приамурском крае» с резолюцией Николая II, б/д. // РГИА. Ф.1337. Оп.1. Д.165. Л.17–18.

Несмотря на это, роль Владивостока как транзитного порта продолжала падать и после русско-японской войны. Излишние таможенные формальности, отсутствие регулярного морского сообщения с портами Китая и Европы, невыгодные тарифные ставки и наконец, слабое обустройство самого терминала фактически перечеркнули его роль как важнейшей торговой гавани⁸⁶. Но в любом случае отмена порто-франко не стимулировала развитие местной промышленности.

И в дальнейшем вопрос о торговых пошлинах вызывал дискуссии, начавшиеся вскоре после окончания войны, в 1906 г. Не сразу, но позже они всё-таки были возвращены. По-видимому, на этом сошлись интересы местных торговцев и боязнь власти, что через открытую границу в Россию хлынет поток импорта по Сибирской железной дороге. Оказалось, что железные дороги на Дальнем Востоке превратились из орудия российской экономической экспансии в средство для проникновения импортных товаров, в том числе и в русские области Дальнего Востока. Сразу после русско-японской войны этот вопрос встал на повестку дня и власть тревожно отмечала: «все наши заботы на Дальнем Востоке должны быть направлены к принятию самых энергичных мер для обеспечения наших интересов в предстоящей серьёзной борьбе с иностранной, особенно японской, конкуренцией за экономическое влияние и для извлечения возможно более значительных выгод из Маньчжурии с целью возмещения громадных затрат на предприятие Общества КВЖД. В ряду помянутых мер имеет весьма серьёзное значение привлечение иностранцев на территорию дороги, так как лишь при этом условии мы можем бороться с теми экономическими центрами, которые уже начинают возникать в сфере японского влияния»⁸⁷. Принципиально изменилась постановка вопроса: к 1909 г. «обстоятельства на Дальнем Востоке приняли такой оборот, что России без всякого промедления должна принять решительные таможенные меры к тому, чтобы закрепить за собою в экономическом отношении свои дальневосточные области»⁸⁸. То есть, в экономическом соревновании российская власть безоговорочно выбросила белый флаг.

⁸⁶ Первый съезд представителей дальневосточных биржевых комитетов 11–15 июня 1914 года во Владивостоке. Владивосток, 1915. С.12, 51–53.

⁸⁷ Журнал №2 Особого совещания по вопросу о введении гражданского управления на территории КВЖД 19 июля 1906 г. // РГИА. Ф.1276. Оп.2. Д.309. Л.111 об.

⁸⁸ Протокол заседания 5-ой подкомиссии Финансовой комиссии III Государственной думы 27 марта 1909 г., посвящённого закрытию порто-франко на российском Дальнем Востоке. Доклад Л.К. Шешминцева // Государственная дума. III созыв. 2-я сессия. Нумерной печатный материал, разобранный по комиссиям. Т.3. Л.140 об. (РНБ. Шифр 30/4–50).