

УДК 94(5)"190/191

doi 10.17072/2219-3111-2025-2-101-114

EDN: IUYGWQ

ASJC 1202

ГРНТИ 03.29.00



Ссылка для цитирования: Зюзин К. А. Особенности развития вывозной торговли Приморской области в 1902–1913 годах: анализ транспортной и таможенной статистики // Вестник Пермского университета. История. 2025. № 2(69). С. 101–114. DOI: 10.17072/2219-3111-2025-2-101-114. EDN: IUYGWQ

## ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ВЫВОЗНОЙ ТОРГОВЛИ ПРИМОРСКОЙ ОБЛАСТИ В 1902–1913 ГОДАХ: АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОЙ И ТАМОЖЕННОЙ СТАТИСТИКИ

**К. А. Зюзин**

Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова, 119192, Россия, Москва,

Ломоносовский пр-т, 27/4

zyuzinconstantine@yandex.ru

ResearcherID: NFS-7603-2025

SPIN-код: 2665-1011

Статья посвящена особенностям развития экспортной и транзитной торговли Приморской области Российской империи с 1902 по 1913 г. Основу исследования составляют количественные источники соответствующего периода: материалы отечественной таможенной статистики, а также статистические отчеты Уссурийской и Китайской Восточной (КВЖД) железных дорог по перевозке грузов. Со второй половины XIX в. важнейшую роль в экономической жизни Приморья играла перевозка товаров между побережьем Японского моря и внутренними регионами Северо-Восточного Китая. Поэтапное открытие грузового движения по дальневосточному участку Транссибирской магистрали в 1891–1903 гг. позволило не только интенсифицировать такую торговлю, но и в целом изменить ее характер. КВЖД в короткие сроки позволила наладить массовый вывоз сельскохозяйственной продукции из Маньчжурии на внешние рынки, транзит китайского чая в Сибирь и Европейскую Россию, а также способствовала исключительно быстрому развитию сбыта по тому же направлению местной рыбы. Тем не менее по-прежнему оставался незначительным вывоз товаров из собственно Приморской области в Маньчжурию, а также становилась все более явной тенденция к утрате Владивостоком роли важного пункта снабжения Маньчжурии товарами извне, которую он постепенно уступал порту Дальнему на Ляодунском полуострове. Конкуренция двух портов особенно обострилась в период после окончания Русско-японской войны, когда японская сторона начала предпринимать активные меры по привлечению большего количества грузов на направлении через отошедший ей в 1905 г. Дайрен (бывш. Дальний).

**Ключевые слова:** Транссибирская магистраль, Владивосток, Дальний Восток, таможенная статистика, железнодорожная статистика, Российская империя, Маньчжурия.

### Введение

В первое десятилетие XX в. Приморская область Российской империи оставалась относительно слабозаселенным и слаборазвитым регионом, который в большей степени существовал за счет внешних поставок из-за границы и из Европейской России. Зерно, овощи, мясо и скот массово завозились в Приморье из Маньчжурии гужом, по железной дороге, а также по Амуру и Уссури. Различное сырье и промышленная продукция преимущественно поступали в область на кораблях через порты Владивостока и Николаевска-на-Амуре. Роль Транссибирской магистрали в снабжении Дальнего Востока товарами из Европейской России и Сибири в указанный период оставалась незначительной [Зюзин, Валетов, 2022].

В то же время введение в эксплуатацию дальневосточных участков магистрали в 1897–1903 гг. – Уссурийской и Китайской Восточной железных дорог – позволило местным коммерсантам наладить активную вывозную торговлю с Маньчжурией. Еще до 1897 г. гужевой тран-

зит товаров с побережья Японского моря в Китай оценивался в пределах 800 тыс. – 1,5 млн руб. ежегодно [Даттан, 1897, с. 91–94], а открытие железнодорожного движения привело к заметному увеличению объемов этой торговли: в 1909–1912 гг. вывоз различных грузов в соседнюю Маньчжурию в среднем уже оценивался приблизительно на 10 млн руб. ежегодно (Отчет Харбинского биржевого комитета за [1911–1913] год, 1914, с. 36). В начале XX в. организация транзита товаров через Южно-Уссурийский край стала одной из важнейших составляющих торговой жизни Владивостока.

Изменение облика региональной торговли Дальнего Востока нашло отражение в работах современников: местных представителей купечества, промышленников, чиновников отдельных ведомств областной администрации (см., напр., [Березовский, 1907]). Отрывочность и выборочность сведений, которые приводятся в их работах, однако, не позволяют судить о том, как открытие железнодорожного движения сказалось в целом на характере экспортной и транзитной торговли Приморской области. Между тем в современной историографии уже отмечалось, что именно на этот период приходится значительная трансформация экономической конъюнктуры российского Приамурья, в частности – направлений и структуры железнодорожных грузовых перевозок в Уссурийском крае [Бояхчян, 2014]. В данной статье будет рассмотрена общая картина вывозной торговли Приморья, реконструированная на основе количественных данных. Представляется, что анализ динамики, структуры, направлений, объемов экспорта и транзита товаров из Приморской области позволит выявить особенности развития региональной торговли начала XX в., а также ее принципиальные отличия от характера местной коммерческой жизни предшествующего периода.

Хронологические рамки исследования обусловлены, с одной стороны, доступностью необходимых статистических сведений (более или менее регулярно публиковавшихся только с 1902 г.), с другой – акцентом на изучении товарного движения на Дальнем Востоке в его естественном состоянии, нарушенном с началом Первой мировой войны, когда через Владивосток в Европейскую Россию начали массово перевозиться транзитные военные грузы, что приводило к искусственно завышенению в железнодорожной статистике объемов перевозимых через Приморье товаров.

### **Источники исследования**

В качестве источников базы исследования были использованы статистические сведения по грузообороту крупнейших транспортных узлов Приморья, которые различаются происхождением, предметом и структурой. Условно их можно подразделить на две категории: таможенную и транспортную статистику. Как показала практика, построение динамики внешних отправлений из региона и по морю, и по железной дороге оказалось возможным только путем совместного использования данных обоих типов статистики.

Учет внешних отправлений по морю осуществлялся на основе статистики таможен Владивостока и Николаевска-на-Амуре в составе ежегодников внешней торговли России по европейской и азиатской границам, где в полноценном виде она впервые появляется в выпуске за 1902 г. Данные внешнеторговых ежегодников по объемам вывоза товаров на кораблях из Владивостока и Николаевска-на-Амуре вполне заслуживают доверия, поскольку подтверждаются соответствующими цифрами из альтернативного независимого источника – статистики движения грузов через эти же порты, которые мы можем найти в составе обзоров Приморской области (см., например, (Обзор Приморской области за 1913 год, 1914, прил. 24)). Расхождения между сведениями этих источников по объемам морского вывоза товаров из Приморья за период с 1909 по 1913 г. в среднем составляют всего 2,2 % (для Владивостока) и 0,6 % (для Николаевска-на-Амуре). Единственный недостаток привлеченной внешнеторговой статистики, относящийся к теме работы, заключается в отсутствии данных по вывозу товаров из российских портов Тихого океана в российские порты Черного и Балтийского морей за 1902–1906 гг. Учитывая, однако, минимальные объемы подобного рода перевозок в этом направлении, представляется, что этой информацией можно пренебречь.

Учет внешних отправлений товаров из Приморья по железной дороге – через ст. Пограничная КВЖД – также может быть осуществлен на основе цифр из ежегодников внешней торговли, однако работа с соответствующими материалами осложняется целым рядом проблем, связанных с приводимой в них статистикой транзита товаров через область. Во-первых, в условиях просуществовавшего до 1909 г. в Приморье режима порто-франко процедура пропуска безакцизных товаров была значительно упрощена [Беляева, 2003, с. 125], вследствие чего данные об их транзите в Маньчжурию не попадали в итоговую отчетность. Во-вторых, даже с 1909 г., когда в ежегодниках появилась статистика транзита вообще всех товаров, учет перевозок отдельных категорий по-прежнему остался неполным, и по этой причине сотни тысяч пудов груза, отправляемых из Владивостока в Маньчжурию, в них не были зарегистрированы.

Значительный недоучет отправлений ряда товарных категорий для нас неприемлем, поэтому для заполнения выявленных пробелов в таможенных сведениях было решено привлечь материалы железнодорожной статистики: статистические отчеты Уссурийской и Китайской Восточной железных дорог по перевозке грузов, отдельные выпуски «Сводной статистики перевозок по русским железным дорогам», а также некоторые выпуски статистических сборников Министерства путей сообщения. Главные достоинства дореволюционной железнодорожной статистики уже описывались в отечественной историографии [Давыдов, 2010], как и возможность ее применения для изучения темы товарных потоков на российском Дальнем Востоке в начале XX в. [Бояхчян, 2014].

### Динамика и структура вывоза товаров из Приморья

На основе данных, ежегодников внешней торговли, а также данных железнодорожной статистики нами была построена общая динамика экспорта и транзита грузов через Приморскую область за 1902–1913 гг. (рис. 1).



Рис. 1. Суммарная динамика вывоза и транзита товаров через Приморскую область

в 1902–1913 гг. по морю (Обзор внешней торговли... 1904–1915)  
и железнодорожном (Статистический сборник МПС, 1904–1916; Сведения о движении товаров..., 1902–1913; Сводная статистика перевозок..., 1908–1915).

На рис. 1 данные по морскому вывозу не включают в себя цифры по малому каботажу. К данным по железнодорожному вывозу добавлены цифры по перевозкам рыбы большой скоростью, не включавшиеся в статистические сборники МПС.

Полученная динамика внешних отправлений грузов из области по железной дороге через ст. Пограничная показывает, что после окончания Русско-японской войны происходит не только нормализация товарного движения между Приморьем и Маньчжурией, но и значительный рост количества перевозимых товаров по сравнению с довоенным периодом, что представляется естественным в условиях полноценной эксплуатации новой железной дороги. Если количество отправленных из Приморья грузов по железной дороге в 1902–1903 гг. составляло до 2,5 млн пудов ежегодно, то с 1906 г. их объемы уже колеблются в районе 5–10 млн пудов ежегодно.

Более значительный рост показывает динамика внешних отправлений грузов из Приморской области по морю – через порты Владивостока и Николаевска-на-Амуре. В 1902 и 1903 гг. количество отправленных морем товаров едва превышало 1 млн пудов в год, в военные 1904–1905 гг. оно, по очевидным причинам, и вовсе упало до минимума. В последующий период произошел резкий рост вывоза из области по морю, объемы которого в 1909–1913 гг. превысили 15 млн пудов грузов ежегодно.

В структуре внешних отправлений грузов из Приморской области нами были выделены 12 наиболее значимых товарных групп: хлебные грузы, соль, сахар, рыба, чай, уголь, нефтепродукты, стройматериалы, лес, металлы (в т.ч. металлические изделия), машины и орудия, мануфактура. В период с 1902 по 1913 г. (за исключением 1905–1906 гг.) суммарный вывоз именно этих категорий товаров по морю и железной дороге составлял более 85 % от всех внешних отправлений грузов из Приморья. Практически ежегодно в отправлениях только по морю на грузы этих товарных категорий приходилось более 90 % от всего вывоза через Владивосток и Николаевск-на-Амуре, а в отправлениях только по железной дороге – более 80 % от всего вывоза через ст. Пограничная КВЖД.

Картина внешних отправлений выбранных товарных групп из Приморья выглядит по-разному как с точки зрения доли соотношения вывоза в Россию и за границу, так и с точки зрения того, как именно они осуществлялись: по железной дороге вглубь континента или через порты Владивостока и Николаевска-на-Амуре. Рассмотрим ее сразу для всех основных товарных групп совокупно, приняв для каждой товарной группы за 100 % общий вывоз и транзит через край за весь период (рис. 2, 3).

Практически все выделенные группы изначально попадали в регион извне – по железной дороге и на пароходах из-за границы, а также из России. Попадая в Приморье, эти товары затем реэкспортировались за его пределы или шли через него транзитом. С побережья Японского моря в Маньчжурию переотправлялись соль, сахар, рыба, чай, топливо, промышленная продукция, в обратном направлении – хлебные грузы и лес; транзит в Россию главным образом приходился только на китайский чай. Непосредственно из региона вывозилось лишь ограниченное количество товарных категорий, наиболее массовой из которых была местная рыба, отправлявшаяся как за границу морским путем, так и в Россию по Транссибирской магистрали.

Из приведенной ниже динамики (рис. 4) можно увидеть, что среди выделенных товаров наибольший прирост вывоза приходился лишь на несколько – маньчжурские соевые бобы, лес, чай и рыбу. Рассмотрим перечисленные категории более подробно. Рис. 2–4 составлены на основе данных транзита по морю (Обзор внешней торговли России..., 1904–1915) и железной дороге (Очерк коммерческой деятельности..., 1912; Краткий отчет о коммерческой деятельности..., 1914; Статистический отчет Уссурийской железной дороги..., 1911–1914; Сводная статистика перевозок..., 1908–1915).



Рис. 2. Распределение внешних отправлений основных товарных групп из Приморья (суммарно за весь период 1902–1913 гг.) по направлению движения грузов

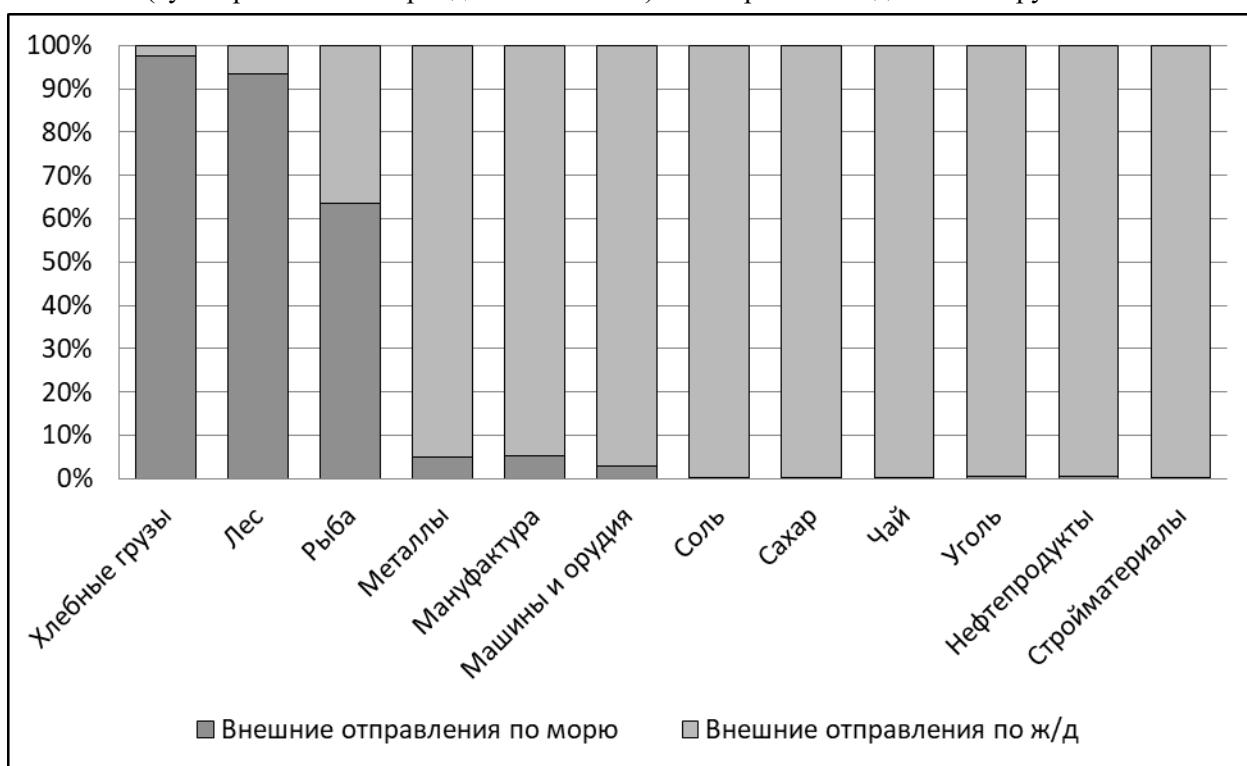


Рис. 3. Распределение внешних отправлений основных товарных групп из Приморья (суммарно за весь период 1902–1913 гг.) по путям сообщения

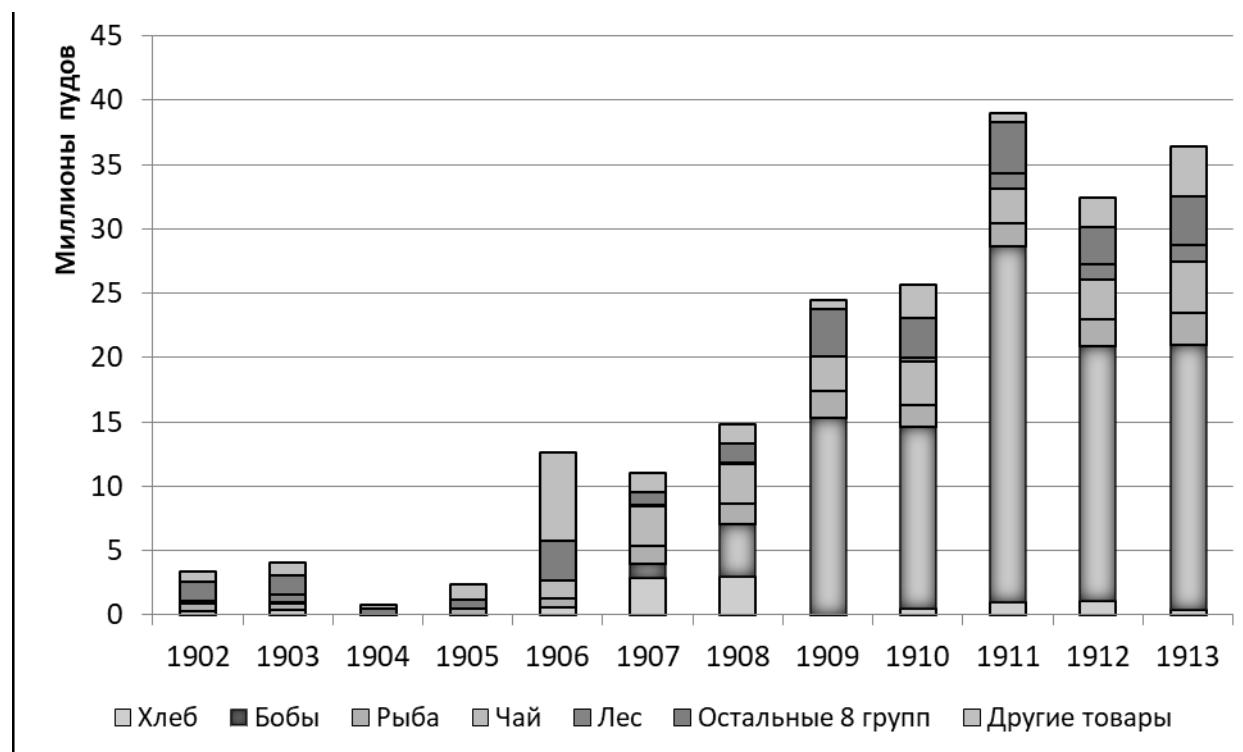


Рис. 4. Структура внешних отправлений товаров по морю и по железной дороге из Приморской области в 1902–1913 гг.

### Соевые бобы

Открытие железнодорожного движения в Маньчжурии в 1903 г. позволило наладить массовый сбыт на внешние рынки местной сельскохозяйственной продукции, прежде всего – соевых бобов. Маньчжурские бобы находили самое разное применение в странах-импортерах: использование их масла в технике как более дешевого суррогата льняного и хлопчатого, использование жмыхов в качестве удобрения и корма для скота, наконец, употребление в пищу. В начале XX в. использование бобовых продуктов становится настолько распространенным, что некоторые страны – Германия, Канада, Япония – даже освобождают их от ввозных пошлин (Донесение Генерального консула..., 1912, с. 132).

В годы, предшествующие «буму» спроса на бобы в Европе и Америке, их вывоз из Маньчжурии осуществлялся только в Японию, где из них добывалось масло, которое затем экспортировалось на западные рынки. В конце 1907 г. петербургские купцы осуществили первый опыт по их доставке в Европу без японского посредничества, а с 1908 г. бобовым экспортом также начинают заниматься и европейские коммерсанты (Экспорт бобов и другого зерна..., 1911). Именно с этого времени маньчжурские бобы фактически стали главной статьей экспорта Владивостокского порта. Данные ежегодников внешней торговли показывают, что в период с 1907 по 1913 г. доля транзитных бобов в общем морском вывозе из всей области стремительно возросла от 20 % (1 млн пудов) в 1907 г. до 80 % (более 15 млн пудов ежегодно) в 1909–1913 гг.

В деле транзита маньчжурских бобов конкуренцию Владивостоку составлял японский порт Дайрен (ныне г. Далянь в КНР) на Ляодунском полуострове. С 1898 года и до начала Русско-японской войны порт принадлежал России и именовался Дальним. Ввиду удачного географического расположения он рассматривался как главный российский торговый порт в Северо-Восточном Китае, однако неудачный исход войны привел к его утрате. В короткие сроки отошедший к Японии Дайрен стал одним из крупнейших центров региональной торговли, который сконцентрировал на себе транзитные потоки товаров, следовавших вглубь Маньчжурии и обратно.

С первого же года массового экспорта маньчжурских бобов между российским и японским портами велась активная борьба за привлечение большего количества грузов, и обе стороны прилагали значительные усилия в попытке предложить лучшие условия их транспортировки, активно развивая портовую инфраструктуру и содействуя упрощению таможенных процедур, с которыми сталкивались отправители. В эту конкуренцию также были включены и

железные дороги: с одной стороны, российская Китайская Восточная железная дорога, соединявшая Маньчжурию с Владивостоком, с другой – японская Южно-Маньчжурская железная дорога, соединявшая Маньчжурию с Дайреном. Правления обеих дорог стремились привлекать грузы различными методами, главным образом путем снижения стоимости на коммерческие перевозки, а также улучшения условий транспортировки (Экспорт зерновых продуктов..., 1912).

Действия японской стороны вызывали значительную обеспокоенность российских коммерсантов, указывавших на постепенное отвлечение значительной части бобового экспорта от Владивостока к Дайрену. Харбинский и Владивостокский биржевые комитеты связывали падение объемов маньчжурского транзита через российский порт в 1912–1913 гг. прежде всего с неудачной, по их мнению, тарифной политикой КВЖД. Отметим, впрочем, что вывоз бобов через Дайрен все же не показывал устойчивый рост в указанный период и в 1909–1913 гг. колебался в пределах 35–45 млн пудов в год (China. Imperial Maritime Customs..., 1910, 1915). По этой причине представляется не совсем однозначной связь падения объемов бобового экспорта через Владивосток в 1912–1913 гг. с его отвлечением на японский порт. Вполне вероятно, что в большей степени она может быть связана с общим нарушением региональной хлебной торговли, расстроенной политической нестабильностью в Маньчжурии после Синьхайской революции. Так, тот же Харбинский биржевой комитет отмечает, что кампании по вывозу бобов значительно осложнялись беспорядками, происходившими в зимние месяцы 1911/1912 и 1912/1913 гг., т.е. в периоды наиболее массовых их отправлений (Отчет Харбинского биржевого комитета за 1912 год, 1913, с. 1–2, 43).

Угрозу для бобового экспорта через Уссурийский край российские коммерсанты также видели в тенденции на мировом рынке к закупке не бобов в зерне, а продуктов из них – жмыхов и масла. Ввиду того, что через Владивосток вывозились почти исключительно бобы в зерне, местный биржевой комитет рассматривал возможность будущего сокращения объемов их вывоза через российский порт как вполне реальную. В этом отношении Владивосток действительно уступал Дайрену, где в 1913 г. уже действовали маслобойные заводы, позволявшие экспорттировать на внешние рынки более ценные жмыхи и масло (Отчет Харбинского биржевого комитета за 1911 год, 1912, с. 64).

### Лес

В 1900-е гг. лесной промысел Приморья в большей степени был ориентирован на удовлетворение потребностей местного рынка, нежели на экспорт. Так, несмотря на большие количества лесных строительных материалов и дров, поступавших из всей области во Владивосток по железной дороге, большая их часть шла на внутреннее потребление (Обзор Приморской области за 1909 год, 1911, с. 26). Практически весь отправляемый с Дальнего Востока на экспорт лесной товар на самом деле шел транзитом через Приморскую область из Маньчжурии (в 1909–1913 гг. порядка 200–500 тыс. пудов ежегодно), где его добыча и обработка были весьма успешно налажены российскими концессионерами и предприятиями КВЖД. Слабость приморских лесопромышленников в сравнении с маньчжурскими была следствием двух причин. Во-первых, отсутствие пошлин на импорт в Приморье маньчжурского леса до 1909 г. [Беляева, 2003, с. 89] создавало конкурентную обстановку, поскольку сбыт импортного леса в Приморье мог осуществляться по ценам не более высоким, чем продажа местной продукции. Во-вторых, местные лесопромышленники вследствие политики российской администрации по борьбе с «желтым трудом» были вынуждены отказываться от дешевой китайской рабочей силы в пользу более дорогой русской, что значительно удорожало промысел и, соответственно, стоимость конечного продукта. Так, на лесных концессиях КВЖД в Маньчжурии китайские рабочие получали в день по 50 коп., русский рабочий на тех же концессиях – 1 руб. в день [Иваишевич, 1915, с. 25].

Впервые уссурийский лес стал поступать на экспорт лишь в 1909 г., когда местными предприятиями были заключены контракты с рядом иностранных импортеров (Обзор Приморской области за 1909 год, 1911, с. 27). Впрочем, даже после того, как покупатель был найден, продажа местного леса за границу осуществлялась лишь отдельными партиями – до 1 млн пудов в 1909–1913 гг. Впрочем, даже выйдя на внешний рынок, уссурийский лес оказывался в неблагоприятных конкурентных условиях по сравнению с более дешевым маньчжурским, а также японским, который вывозился из Кореи и с острова Хоккайдо (Лесное дело на о. Хоккайдо, 1910).

### Чай

Значительная доля внешних отправлений из Приморской области по железной дороге приходилась на перевозки чая в Сибирь и Европейскую Россию. Российская чайная торговля с Китаем вплоть до третьей четверти XIX в. в основном велась караванным путем через Кяхту. В 1860-е гг. торговля чаем также начала осуществляться и морским путем при посредничестве Великобритании, которая в это же время вела активную торговлю в Индии, Китае и в Восточной Азии в целом. Зарождение же отечественной морской торговли чаем без каких-либо иностранных посредников связывают с учреждением в 1879 г. Добровольного флота [Хамзин, 2022, с. 155]. Правление флота, еще до отправки своего первого корабля на Дальний Восток, заключило договор с русскими купцами в Ханькоу, ранее осуществлявших свою деятельность при посредничестве Англо-китайской пароходной компании, о перевозке чая на своих пароходах из Китая в Россию [Поггениполь, 1903, с. 37–38]. Корабли отправлялись из Одессы на Дальний Восток, перевозя ссыльных каторжных на Сахалин и товары в порт Владивостока, а на обратном пути порожними они заходили в китайские порты и забирали чайный груз, который затем доставляли в Одессу.

После введения в эксплуатацию Транссибирской магистрали на всем ее протяжении и окончания Русско-японской войны большая часть всего китайского чая начала поставляться в Россию через порт Владивостока по железной дороге. Так, если в 1902 г. ввоз чая через Владивостокскую таможню составлял всего 251 тыс. пудов против 1869 тыс. пудов, ввезенных в Россию через Одессу, Петербург и Кяхту, то уже в 1907 г. это соотношение меняется на 3330 тыс. пудов против 1164 тыс. пудов. В последующий период количество чая, провозимого транзитом через Владивосток, выросло и колебалось в районе 2,5–3 млн пудов ежегодно (что составляло от 33 до 57 % от всех внешних отправлений по ж/д из Приморья в период с 1907 по 1913 г.); объемы ввоза чая через Кяхту, Петербург и Одессу в это же время падают, и в 1913 г. через все эти три пункта, по данным ежегодников внешней торговли, его было ввезено всего 500 тыс. пудов.

Прибывая на кораблях в порт Владивостока, чайные грузы перегружались на поезда и отправлялись на станции общероссийской железнодорожной сети. При этом вывоз чая из Приморья мог осуществляться даже без очистки таможенной пошлины в самом Владивостоке – для таковой он мог отправляться в Иркутск, Челябинск, Москву и Петербург под таможенными пломбами. Возможность подобного рода перевозок требовала строгого порядка, и поэтому процесс транспортировки чая с Дальнего Востока был достаточно подробно регламентирован Департаментом таможенных сборов (Сборник узаконений..., 1912, с. 107–115). Помимо России, реэкспорт чая из Приморья также осуществлялся и в соседнюю Маньчжурию, куда в течение 1906–1913 гг. он вывозился по железной дороге в весьма значительных объемах – от 50 до 100 тыс. пудов ежегодно.

### Рыба

Единственной товарной категорией, которая в больших количествах вывозилась непосредственно из Приморской области, была рыба. Значительная часть всей отправлявшейся из региона рыбы, главным образом кеты, вылавливалась в низовьях Амура, откуда она в замороженном или в засоленном виде перевозилась за границу морем через Николаевск-на-Амуре, а также в Россию и Маньчжурию на речных судах и по железной дороге.

Основным заграничным импортером рыбы была Япония. Еще с 1889 г. японские коммерсанты занимались скупкой рыбы у амурских рыбаков [Розанов, 1914, с. 5], и до 1906 г. именно рыба, отправляемая из Николаевска-на-Амуре в Японию сотнями тысяч пудов, составляла основу всех внешних отправлений по морю из всей области. Своего максимума вывоз рыбы за границу достиг в 1910 г., когда из Николаевска-на-Амуре ее было отправлено более 1,5 млн пудов. Впрочем, со следующего же года наблюдалась и обратная тенденция: объемы ее экспорта постепенно начали падать, составив в 1913 г. всего 153 тыс. пудов, а в дальнейший период (вплоть до 1917 г.) – еще меньшие значения. Подобная динамика объясняется переориентированием амурских рыболовств на российский рынок, что было обусловлено двумя факторами. Во-первых, современниками отмечается, что сократившийся экспорт рыбы в Японию стал следствием кампаний по по-

нижению цен на ее закупки, которая проводилась союзом японских скупщиков рыбы [Там же, с. 12]. Вероятно, причиной этому могла послужить обострившаяся конкуренция этого предприятия с другими японскими рыбопромышленниками, которые поставляли в Японию более дешевую рыбу из охотско-камчатского региона, а также из иных промысловых мест вдоль всего побережья Приморской области, разрешение на эксплуатацию которых они получили по итогам Русско-японской рыболовной конвенции 1907 г. [Судзуки, 2001]. Так, в 1910 г. скупщики в Николаевске-на-Амуре и камчатские рыболовы поставили на японские рынки примерно равное количество рыбы, а уже в 1911 г. последние вывезли ее в Японию на вес вдвое больше, чем амурские предприятия (Итоги японской рыбопромышленности..., 1911).

Во-вторых, повлияли на эту переориентацию и принятые российскими коммерсантами меры по улучшению и удешевлению доставки рыбы на внутренние рынки – прежде всего Сибири и Европейской России [Розанов, 1914, с. 12]. Так, с 1907 г. московское и петербургское купечество начало искать возможности ввоза рыбы из других регионов, в частности – с богатого ею Дальнего Востока. Зимой 1907–1908 гг. по их инициативе был проведен опыт с доставкой рыбы из Приморья в Россию по Транссибирской магистрали, который оказался успешным. В результате достигнутых договоренностей купцов с Тарифным комитетом при Департаменте железнодорожных дел Министерства финансов, а также правлениями железных дорог, по этому направлению был введен пониженный тариф на перевозку рыбы, что положило начало массовым ее перевозкам [Слюнин, 1908, с. 97–100]. Об успешности практики перевозок рыбы с Дальнего Востока в Европейскую Россию свидетельствуют их объемы: если в 1907 г. вывоз рыбы из Приморья по Транссибирской магистрали составлял 67 тыс. пудов, то в 1912–1913 гг. он возрос до 1,2 и 2,1 млн пудов соответственно.

#### Другие товары

В качестве общей характеристики всех ранее рассмотренных товарных категорий можно выделить направление их вывоза: и соевые бобы, и лес, и рыба, и чай отправлялись из Приморья за пределы регионального рынка, т.е. за пределы Дальнего Востока. За исключением приведенных категорий, все остальные товары преимущественно вывозились из области на относительно небольшое расстояние – по железной дороге в соседнюю Маньчжурию – и за изучаемый период суммарный объем этих железнодорожных перевозок возрос от 2,1 млн пудов в 1902 г. до 5,3 млн пудов в 1913 г. Вполне очевидно, что железная дорога позволила увеличить объемы вывозной торговли Приморья с Маньчжурией, однако относительно динамики вывоза рассмотренных ранее категорий едва ли можно назвать этот рост стремительным.

Наиболее массовым товаром, вывозившимся из Приморья в Маньчжурию, была **соль**. Объемы ее отправлений почти ежегодно превышали 1–2 млн пудов после окончания Русско-японской войны. Практически все это количество приходилось на одну только китайскую казенную соль (в Китае на производство и продажу соли в начале XX в. сохранялась государственная монополия), которая в условиях отсутствия в Маньчжурии предприятий соляной промышленности отправлялась для нужд местного населения из Тяньцзиня на кораблях до Владивостока, откуда затем переотправлялась на поездах уже до станций КВЖД (Обзор Приморской области за 1913 год, 1914, с. 43). Массовость перевозок соли через Приморье прежде всего была обусловлена действием пониженного тарифа на ее отправления от Владивостока до станций КВЖД, который с целью привлечения грузов на железнодорожную дорогу был специально установлен правлением дороги в 1908 г. в рамках Уссурийско-китайского грузового сообщения (Сборник тарифов..., 1908, № 2053, тариф 7401).

Без учета транзита китайской соли (а также непостоянных перевозок стройматериалов) вывозная торговля Приморья с соседней Маньчжурией показывает еще менее значительные показатели роста: от 1 млн пудов в 1902 г. до 2,5 млн пудов в 1913 г.; причем и это возрастание было обеспечено главным образом за счет отправлений только двух категорий. Во-первых, еще с конца XIX в. в Маньчжурию из Приморья вывозился **керосин**, поставки которого на Дальний Восток из Баку поддерживались Товариществом братьев Нобель: в 1902–1913 гг. через Владивосток в Маньчжурию его ежегодно отправлялось от 100 до 300 тыс. пудов. Во-вторых, после установления в 1908 г. пониженного тарифа на перевозку товаров из Европейской России на Дальний

Восток морским путем – в рамках русско-китайского заморского вывозного сообщения – резко увеличился вывоз в Маньчжурию российского *сахара* из южных губерний. Объемы его вывоза по этому направлению, до начала Русско-японской войны не превышавшие 50 тыс. пудов, после 1908 г. составляли уже 100–200 тыс. пудов ежегодно.

После открытия товарного движения по железной дороге объемы вывоза других товаров из Приморья в Маньчжурию, безусловно, также выросли относительно показателей 1890-х гг. Однако с 1902 по 1913 г. нельзя говорить об устойчивой тенденции на дальнейший рост количества их отправлений: в действительности перевозки всех остальных товаров оставались примерно на одном и том же уровне, как, например, в случае с категориями «*металлы*» и «*мануфактура*». В первом случае эти отправления поддерживались на уровне 100–200 тыс. пудов ежегодно, во втором случае – едва превышали 50 тыс. пудов ежегодно.

### Заключение

В начале XX в. все внешние отправления товаров из Приморья можно подразделить на две группы: 1) товары, экспортавшиеся из области; 2) товары, шедшие через область транзитом. Граница между этими категориями достаточно условна, поскольку значительная часть вывозившихся из Приморья товаров лишь реэкспортировалась, т.е. фактически шла транзитом через регион. Единственной категорией, в больших количествах вывозившейся непосредственно из области, была рыба, лов которой был хорошо поставлен в низовьях Амура.

Общая динамика внешних отправлений товаров из Приморской области показывает, что объемы их вывоза по морю и по железной дороге значительно возрастают после окончания Русско-японской войны. Наиболее интересным, однако, представляется не столько очевидный рост объемов экспорта и транзита через Приморье, сколько постепенное изменение их направлений и структуры: если до открытия железнодорожного движения вывоз из области главным образом осуществлялся в соседнюю Маньчжурию, то в дальнейший период возрастает количество грузов, которые отправлялись на внешние рынки – за пределы дальневосточного региона. Так, доля суммарного объема транзитных отправлений соевых бобов, леса, рыбы и чая в общем вывозе по всей Приморской области до 1906 г. составляла от 19 до 34 %, а в 1907–1913 гг. на нее приходилось уже более 70 % ежегодно.

В то же время вывозная торговля Приморья с Маньчжурией не отличалась подобной масштабностью изменений. Положительная ее динамика была обеспечена в первую очередь перевозками китайской соли, российского керосина и сахара, для привлечения которых правлению КВЖД приходилось специально устанавливать пониженные тарифы. В деле снабжения Маньчжурии товарами Владивосток конкурировал с Дайреном, уступая ему ввиду своей удаленности от главнейших центров торговли Китая, а также более дорогой и менее удобной организацией транзита. Уже к 1910 г. объемы перевозок товаров через японский порт на станции КВЖД как по ценности, так и по весу превосходили соответствующие показатели по южно-уссuriйскому направлению (Отчет Харбинского биржевого комитета за 1911 год, 1913, с. 38), что давало основание местным российским коммерсантам указывать на перспективу отвлечения грузовых потоков на Дайрен и последующую потерю Владивостоком своей важной транзитной роли, которую он традиционно имел для Маньчжурии еще с последней четверти XIX в. [Даттан, 1897, с. 40].

### Список источников

- Донесение Генерального консула в Шанхае Ст. Сов. Гроссе // Изв. М-ва иностр. дел. СПб., 1912. Кн. III. 246 с.
- Итоги японской рыбопромышленности в водах Приамурья в 1911 году // Владивостокские биржевые ведомости. 1912. № 20/44. С. 289.
- Краткий отчет о коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 1913 год. Харбин, 1914. 50 с.
- Лесное дело на о. Хоккайдо // Владивостокские биржевые ведомости. 1910. № 13. С. 30–31.
- Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1902 год. СПб. 1904. 896 с.

Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1903 год. СПб., 1905. 902 с.

Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1904 год. СПб., 1906. 906 с.

Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1905 год. СПб., 1907. 924 с.

Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1906 год. СПб., 1908. 1217 с.

Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1907 год. Ч. 1–3. СПб., 1909. 1198 с.

Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1908 год. Ч. 1–3. СПб., 1910. 1223 с.

Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1909 год. Ч. 1–2. СПб., 1911. 1294 с.

Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1910 год. Ч. 1–2. СПб., 1912. 1029 с.

Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1911 год. Ч. 1–2. СПб., 1912–1913. 1013 с.

Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1912 год. Ч. 1–2. СПб., Пг., 1913–1914. 1050 с.

Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1913 год. Ч. 1–2. Пг., 1914–1915. 1061 с.

Обзор Приморской области за 1909 год. Владивосток, 1911. 104 с.

Обзор Приморской области за 1913 год. Владивосток, 1915. 167 с.

Отчет Харбинского биржевого комитета за 1911 год. Харбин, 1913. 94 с.

Отчет Харбинского биржевого комитета за 1912 год. Харбин, 1913. 52 с.

Отчет Харбинского биржевого комитета за 1913 год. Харбин, 1914. 55 с.

Очерк коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 15 лет существования Общества. СПб., 1912. 76 с.

Сборник тарифов российских железных дорог. 1908. № 2053. Тариф 7401. СПб., 1908. 86 с.

Сборник узаконений по таможенной части в Приамурском крае и Восточной Сибири по 1 января 1912 года. СПб., 1912. 326 с.

Сводная статистика перевозок по русским железным дорогам. 1906 г. Вып. 7. Рыбный товар и раки. СПб., 1908. 1324 с.

Сводная статистика перевозок по русским железным дорогам. 1907 г. Вып. 24. Рыбный товар и раки. СПб., 1910. 1084 с.

Сводная статистика перевозок по русским железным дорогам. 1908 г. Вып. 24. Рыбный товар и раки. СПб., 1911. 1178 с.

Сводная статистика перевозок по русским железным дорогам. 1909 г. Вып. 32. Рыбный товар и раки. СПб., 1911. 1206 с.

Сводная статистика перевозок по русским железным дорогам. 1910 г. Вып. 39. Рыбный товар и раки. СПб., 1912. 1338 с.

Сводная статистика перевозок по русским железным дорогам. 1911 г. Вып. 25. Рыбный товар и раки. СПб., 1913. 1339 с.

Сводная статистика перевозок по русским железным дорогам. 1912 г. Вып. 27. Рыбный товар и раки. Пг., 1914. 1420 с.

Сводная статистика перевозок по русским железным дорогам. 1913 г. Вып. 32. Рыбный товар и раки. Пг., 1915. 1539 с.

Статистический отчет Уссурийской железной дороги по перевозке частных грузов малой, большой и пассажирской скоростей (кроме хлебных грузов) по отправлению за 1909 год. Харбин, 1911. 291 с.

Статистический отчет Уссурийской железной дороги по перевозке частных грузов малой, большой и пассажирской скоростей (кроме хлебных грузов) по отправлению за 1910 год. Харбин, 1911. 293 с.

Статистический отчет Уссурийской железной дороги по перевозке частных грузов малой, большой и пассажирской скоростей (кроме хлебных грузов) по отправлению за 1911 год. Харбин, 1912. 380 с.

Статистический отчет Уссурийской железной дороги по перевозке частных грузов малой, большой и пассажирской скоростей (кроме хлебных грузов) по отправлению за 1912 год. Харбин, 1913. 531 с.

Статистический отчет Уссурийской железной дороги по перевозке частных грузов малой, большой и пассажирской скоростей (кроме хлебных грузов) по отправлению за 1913 год. Харбин, 1914. 517 с.

Статистический сборник Министерства путей сообщения (МПС). Вып. 76. Сведения о движении товаров по железным дорогам за 1902 г. СПб., 1904. 589 с.

Статистический сборник Министерства путей сообщения (МПС). Вып. 80. Сведения о движении товаров по железным дорогам за 1903 г. СПб., 1905. 621 с.

Статистический сборник Министерства путей сообщения (МПС). Вып. 84. Сведения о движении товаров по железным дорогам за 1904 г. СПб., 1906. 524 с.

Статистический сборник Министерства путей сообщения (МПС). Вып. 88. Сведения о движении товаров по железным дорогам за 1905 г. СПб., 1907. 524 с.

Статистический сборник Министерства путей сообщения (МПС). Вып. 92. Железные дороги в 1906 г. СПб., 1908. 546 с.

Статистический сборник Министерства путей сообщения (МПС). Вып. 101. Железные дороги в 1907 г. СПб., 1909. 603 с.

Статистический сборник Министерства путей сообщения (МПС). Вып. 105. Железные дороги в 1908 г. Ч. 1. СПб., 1910. 226 с.

Статистический сборник Министерства путей сообщения (МПС). Вып. 112. Железные дороги в 1909 г. Ч. 1. СПб., 1911. 227 с.

Статистический сборник Министерства путей сообщения (МПС). Вып. 121. Железные дороги в 1910 г. Ч. 1. СПб., 1912. 201 с.

Статистический сборник Министерства путей сообщения (МПС). Вып. 128. Железные дороги в 1911 г. Ч. 1. СПб., 1913. 209 с.

Статистический сборник Министерства путей сообщения (МПС). Вып. 132. Перевозки по железным дорогам в 1912 г. Ч. 1. Пг., 1915. 211 с.

Статистический сборник Министерства путей сообщения (МПС). Вып. 138. Перевозки по железным дорогам в 1913 г. Ч. 1. Пг., 1916. 222 с.

Экспорт бобов и другого зерна через Владивосток. Его прошлое, настоящее и будущее // Владивостокские биржевые ведомости. 1911. № 1/25. С. 1–4.

Экспорт зерновых продуктов (через Владивосток в 1910 и 1911 годах и его будущее) // Владивостокские биржевые ведомости. 1912. № 19/43. С. 271–276.

China. Imperial Maritime Customs. Returns of trade and trade reports. 1910. Part II. Port trade statistics and reports. Vol. 1. Northern ports. Shanghai, 1911. 217 p.

China. Imperial Maritime Customs. Returns of trade and trade reports. 1915. Part II. Port trade statistics and reports. Vol. 1. Northern ports. Shanghai, 1916. 407 p.

### **Библиографический список**

*Беляева Н.А.* От порто-франко к таможне: очерк региональной истории российского протекционизма. Владивосток: Дальнаука, 2003. 212 с. ISBN: 5-8044-0415-6. EDN: QVWXQL.

*Березовский А.А.* Таможенное обложение и порто-франко в Приамурском крае: опыт всестороннего исследования. Владивосток, 1907. 88 с.

*Бояхчян А.Г.* Направления и объемы перевозок грузов по Уссурийской ж.д. в начальный период эксплуатации (в начале XX века) [Электронный ресурс] // Современные исследования социальные. 2014. № 4 (36). С. 1–24. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/napravleniya-i-obem-perevozok-gruzov-po-ussuriyskoy-zh-d-v-nachalnyy-period-ekspluatatsii-v-nachale-hh-veka> (дата обращения: 10.11.2023). DOI: 10.12731/2218-7405-2014-4-3. EDN: SMJGVN.

*Давыдов М.А.* Всероссийский рынок в конце XIX – начале XX вв. и железнодорожная статистика. СПб.: Алетейя, 2010. 828 с. ISBN: 978-5-91419-056-6. EDN: PTZSBV.

Даттан А.В. Исторический очерк развития Приамурской торговли. М.: Тип. Т.И. Гаген, 1897. 192 с.

Зюзин К.А., Валетов Т.Я. Роль Транссибирской магистрали в снабжении Дальнего Востока в 1903–1913 гг.: сопоставительный анализ внешнеторговой и транспортной статистики [Электронный ресурс] // Историческая информатика. 2022. № 4. С. 1–35. URL: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=39097](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=39097) (дата обращения: 01.10.2023). DOI: 10.7256/2585-7797.2022.4.39097. EDN: EBBFWX.

Ивашиевич В.А. Маньчжурский лес. Описание восточной лесной концессии Китайской Восточной железной дороги и план хозяйства на нее. Харбин, 1915. 514 с.

Поггенполь М.Ю. Очерки возникновения Добровольного Флота за время XXV-летнего его существования. СПб.: Тип. А. Бенке, 1903. 284 с.

Розанов Н.Г. Справочная книга по рыбопромышленности Дальнего Востока. [Б.м.]: Изд. Николаевского-на-Амуре коммерческого агентства, 1914. 142 с.

Слюнин Н.В. Современное положение нашего Дальнего Востока. СПб., 1908. 308 с.

Судзуки А. Японо-российские и японо-советские отношения в области рыболовства в период до Второй мировой войны [Электронный ресурс] // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. 2001. URL: <http://www.npacific.ru/np/library/publikacii/questhist/ist-2.htm> (дата обращения: 02.02.2023).

Хамзин И.Р. Система морского транзита русско-китайской торговли в 80–90-е годы XIX века // Вестник Перм. ун-та. 2022. № 2. С. 154–165. DOI: 10.17072/2219-3111-2022-2-154-165. EDN: THOCMU.

Дата поступления рукописи в редакцию 25.07.2024

## FEATURES OF THE DEVELOPMENT OF EXPORT TRADE IN THE PRIMORSKY REGION IN 1902–1913: ANALYSIS OF TRANSPORT AND CUSTOMS STATISTICS

**K. A. Zyuzin**

Moscow State University, History Department, Lomonosovsky prospekt, 27, bldg. 4, Moscow, 119192, Russia

zyuzinconstantine@yandex.ru

ResearcherID: NFS-7603-2025

SPIN: 2665-1011

The article is devoted to the development of export and transit trade in the Primorsky Region of the Russian Empire from 1902 to 1913. The study is based on quantitative sources from the relevant period: materials of Russian customs statistics, as well as statistical reports of the Ussuri Railway and the Chinese Eastern Railway (CER) on cargo transportation. Since the second half of the 19<sup>th</sup> century, the transportation of goods between the coast of the Sea of Japan and the interior regions of Northeast China played a key role in the economic life of Primorye. The gradual opening of freight traffic along the Far Eastern section of the Trans-Siberian Railway in 1891–1903 not only intensified such trade, but also changed its nature. Within a short time, the CER made it possible to establish the mass export of agricultural products from Manchuria to foreign markets, transit of Chinese tea to Siberia and European Russia, and contributed to the exceptionally rapid development of local fish sales in the same direction. Nevertheless, the export of goods from Primorye itself to Manchuria remained insignificant, and Vladivostok increasingly lost its role as a key supply point for Manchuria, gradually ceding this function to the port of Dalniy (Dalian) on the Liaodong Peninsula. The competition between the two ports became especially acute after the Russo-Japanese War, when Japan began actively taking measures to attract more cargo through Dairen (the former Dalniy), which was ceded to them in 1905.

*Key words:* Transport, export, Trans-Siberian Railway, Vladivostok, Far East, customs statistics, railway statistics, Russian Empire, Manchuria.

### References

Belyaeva, N. A. (2003). *Ot porto-franko k tamozhne: ocherk regional'noy istorii rossiyskogo protektsionizma* [From porto-franco to customs: An essay on the regional history of Russian protectionism]. Vladivostok.

Berezovsky, A. A. (1907). *Tamozhennoe oblozhenie i porto-franko v Priamurskom krae: Opyt vsestoronnego issledovaniya* [Customs taxation and free port in the Amur region: Experience of a comprehensive study]. Vladivostok.

- Boyahchyan, A. G. (2014). Directions and volumes of cargo transportation on the Ussuriysk railway in the initial period of operation (at the beginning of the 20th century). *Sovremennye issledovaniya sotsial'nye problemy*, 4(36), 1–24.
- Dattan, A. V. (1897). *Istoricheskiy ocherk razvitiya Priamurskoy torgovli* [Historical sketch of the development of the Amur trade]. Moscow.
- Davydov, M. A. *Vserossiyskiy rynok v kontse XIX – nachale XX vv. i zheleznodorozhnaya statistika* [All-Russian market at the end of the 19th – beginning of the 20th centuries and railway statistics]. St. Petersburg.
- Hamzin, I. R. (2022). Sistema morskogo tranzita Russko-Kitayskoy torgovli v 80-90-e gody XIX veka [The maritime transit system of Russian-Chinese trade in the 80-90s of the 19th century]. *Perm University Herald. History*, 2, 154–165.
- Ivashkevich, V. A. (1915). *Man'chzhurskiy les. Opisanie vostochnoy lesnoy kontsessii Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy dorogi i plan khozyaystva na nee* [Manchurian forest: Description of the eastern forest concession of the Chinese Eastern Railway and its management plan]. Harbin.
- Poggenpol', M. Yu. (1903). *Ocherki vozniknoveniya Dobrovol'nogo Flota za vremya XXV-letnego ego sushchestvovaniya* [Essays on the emergence of the Voluntary Fleet during its 25-year existence]. St. Petersburg.
- Rozanov, N. G. (1914). *Spravochnaya kniga po rybopromyshlennosti Dal'nego Vostoka* [Reference book on the fishing industry of the Far East]. Nikolaevsk-na-Amure: Kommercheskoe agentstvo.
- Slyunin, N. V. (1908). *Sovremennoe polozhenie nashego Dal'nego Vostoka* [The current situation in our Far East]. St. Petersburg.
- Suzuki, A. (2001). Japanese-Russian and Japanese-Soviet relations in the field of fisheries before the Second World War. *Voprosy istorii rybnoy promyshlennosti Kamchatki*. <http://www.npacific.ru/np/library/publikacii/questhist/ist-2.htm>
- Zyuzin, K. A., & Valetov, T. Ya. (2022). The role of the Trans-Siberian Railway in supplying the Far East in 1903–1913: A comparative analysis of foreign trade and transport statistics. *Istoricheskaya informatika*, 4, 1–35. [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=39097](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=39097)