

DOI: 10.12731/2218-7405-2014-4-3

УДК 338.1

НАПРАВЛЕНИЯ И ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО УССУРИЙСКОЙ Ж.Д. В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ЭКСПЛУАТАЦИИ (В НАЧАЛЕ XX ВЕКА)

Бояхчан А.Г.

В статье проводится детальный анализ объемов и направлений перевозок грузов в начале XX века по Уссурийской железной дороге, дальневосточного участка Транссибирской магистрали. Анализ основывается на последовательном рассмотрении движения по территории Дальнего Востока перевозок отдельных видов грузов: хлебных, угля, лесных строительных материалов и др. Исследование динамики позволяет отследить процесс наращивания грузовой базы и определить его основные тенденции, которые заключаются в привлечении на дорогу в приблизительно равных объемах (30 млн. пудов) транзитных грузов и товаров, обращающихся на внутреннем рынке дальневосточных областей.

Анализ объемов дополняется исследованием динамики доходов, расходов и финансового результата от эксплуатации. При сравнении финансового результата с объемами устанавливается, что рост перевозок в 1911 году с 70 до 89 млн. пудов и его сохранение в течение периода 1912-1914 годов обеспечили положительный финансовый результат от эксплуатации Уссурийской железной дороги.

На основе проведенного анализа и сравнения дается заключение о необходимости обеспечения ориентации модернизации железных дорог Восточного полигона (стоящей сегодня повестке дня) как на привлечение

транзитных грузов, так и на увеличение товарооборота на внутреннем рынке Дальнего Востока для получения положительного финансового результата.

Ключевые слова: Уссурийская железная дорога; статистика объемов перевозок; Приморская область; развитие Русского Дальнего Востока; Великий Сибирский путь; в конце XIX – начале XX века.

**THE FREIGHT STEAMS AND VOLUME
OF USSURI RAILROAD IN THE BEGINNING OF ITS EXPLOITATION
(THE BEGINNING OF XX CENTURY)**

Boyakhchan A.G.

This article contains detailed analysis of freight steams and volume of Ussuri Railroad, the Far East part of Great Siberian railroad. The time period covers the beginning of XX century from 1901 to 1914. The analysis is based upon thorough inspection of every kind of freight such as grain, coal and wooden construction materials. The survey of freight dynamics resulted in key feature of freight volume growth which is considerable (about 30m of poods) and equal influence of increase in transit and internal market goods.

In addition a brief survey of operational income, expenditure and profit is conducted to make a comparison between freight volume and operational profit (losses). It revealed that a positive profit from Ussuri Railroad exploitation first appeared in the year of 1911 when the freight soared from 70m to 89m of poods. Moreover it was stable during the period of 1912-1914 because of persistent level of freight volume, which was achieved in 1911.

As a conclusion a recommendation is made about the necessity to orient current modernization of Eastern Siberian railroads both on transit and internal Far East market goods to achieve a positive profit from railroad exploitation and government investments.

Keywords: Ussuri Railroad; freight statistics; Primorskaya province; the development of Russian Far East; The Great Siberian Railway; at the turn of the XX century.

В условиях сегодняшнего дня, когда руководством нашей страны поставлена задача развития Дальнего Востока и даже принята соответствующая программа¹, анализ хозяйственного освоения Дальнего Востока в исторической ретроспективе становится в наивысшей степени актуальным, а его результаты могут быть применены на практике, в том числе и при реализации утвержденной программы.

В дополнение к этой программе принято решение о модернизации и расширении пропускных способностей Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей², финансирование которых будет осуществляться за счет средств Фонда национального благосостояния. Модернизация железных дорог Восточного полигона, с одной стороны, станет одним из ключевых по масштабу и значению мероприятий, с другой – выступит в качестве транспортной основы для разработки новых месторождений полезных ископаемых и увеличения выработки существующих производств.

Инструментом такого же качества и масштаба в конце XIX – начале XX века явились Великая Сибирская железная дорога³, когда начался процесс активного освоения Русского Дальнего Востока. При этом для хозяйства дальневосточных регионов она носила грузообразующий характер, то есть в большей степени явилась не средством для перевозки существующих грузов, а улучшила пути сообщения и тем расширила возможности для создания новых предприятий, которые и были построены спустя определенный период времени после начала её эксплуатации [9].

¹ «Программа социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона» утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.03.2013г. № 466-р

² Протокол заседания Правительственной комиссии по транспорту от 19.05.2014г. № 2

³ Историческое название Транссибирской магистрали

Необходимо отметить, что указанный процесс грузообразования проходил неоднородно и определялся многими факторами. К их числу относятся: отмена для Владивостока статуса порта-франко, строительство коммерческого порта Дальний на территории Китая, поражение России в Русско-Японской войне и утрата южной части Китайской Восточной железной дороги. Однако количественно он может быть измерен единственным способом – объемами железнодорожных перевозок.

Настоящая статья призвана представить детальный анализ роста перевозок грузов по железной дороге на территории Дальнего Востока в начале XX века, а именно перевозок по Уссурийской железной дороге⁴ в начальный период её эксплуатации.

Источники данных и методы анализа

Для проведения анализа перевозок грузов были использованы следующие принципы.

Во-первых, в качестве предмета анализа выступали основные номенклатурные группы грузов. Для реализации этого принципа была построена таблица общих объемов перевозок (Таблица 1) в детализации по основным видам грузов и видам сообщения: местное, ввозное, вывозное, транзитное.

Во-вторых, анализ проводился по каждой номенклатурной группе в отдельности. При этом, с одной стороны, сделано заключение по динамике общего объема перевозок, с другой – проанализировано территориальное распределение основных станций отправления и прибытия данного вида груза, на основе которого выявлены ключевые направления перевозок. Анализ территориального распределения проводился с помощью специально

⁴ Необходимо отметить, что в начале XX века на территории Русского Дальнего Востока были введены в эксплуатацию Уссурийская ж.д. (1897), Китайская Восточная ж.д. (1903), которая проходила по территории Китая. Строительство Амурской ж.д. началось в 1907 году и окончательно было завершено в 1916 году.

созданного конструктора картограмм, размещенного на сайте семинара «Русское Хозяйство» [1].

В-третьих, проведено сравнение данных общего объема перевозок с динамикой финансовых результатов от эксплуатации Уссурийской железной дороги, и на основе полученных результатов определены основные факторы и грузы, которые обеспечили получение положительной прибыли в период 1911-1914 годов.

В качестве источников данных были выбраны Сравнительные ведомости размеров движения частных грузов малой скорости (без поштучных перевозок) по сообщениям, содержащиеся в сборниках за 1911-1914 годы [12, 13, 14,15] со статистикой перевозок в детализации по станциям прибытия и транзиту. В дополнение к ним на основе сборников 1901 [10] и 1903 [11]⁵ годов были составлены аналогичные по формату таблицы за соответствующие годы. Полученная информация была сведена в Таблицу 1.

Таблица 1. Статистика перевозок грузов в 1901-1914 годах по Уссурийской ж.д. (тыс.пудов)

№ гр. ⁶	Вид сообщения / наименование груза	1901	1903	1910	1911	1912	1913	1914
Всего перевезено		16793	18087	69166	89398	84366	89111	82450
117	Хлебные грузы	3323	4859	28121	40969	32467	32658	27919
112	Уголь, торф и кизяк	737	1624	12041	9782	9899	12198	13524
55	Строительные материалы	1924	3357	4153	7267	9501	8801	7334
31	Дрова	2252	2703	3871	5881	4598	5537	5560
41	Камни и минералы	391	1651	1861	2092	1 375	4 085	5050
1	Алебастр, мел	1 407	733	1 349	2 069	2 102	2 404	2 887

⁵ Необходимо отметить, что данные для 1901 года не детализируются по скоростям (малая, большая, пассажирская), поэтому они приводятся нами равно так, как представлены в сборнике. Для 1903 года, напротив, представлены данные только по перевозкам грузов I категории малой скоростью. Движение частных грузов малой скорости составляет в зависимости от года от 80% до 90% общего движения грузов. Остальная часть приходится на внутренние потребности Уссурийской железной дороги и на грузы, перевозимые большой и пассажирской скоростью (1% отправок).

⁶ В данной графе указан номер номенклатурной группы грузов, перевозимых по Русским железным дорогам.

№ гр. ⁶	Вид сообщения / наименование груза	1901	1903	1910	1911	1912	1913	1914
	и цемент							
5.в	Чай	492	116	3 365	2 766	3 114	3 983	2 811
101	Соль	285	472	2 643	2 711	2 292	3 293	2 670
33	Железные изделия	2 266	114	729	2 309	5 378	2 687	1 610
93	Рыбный товар и раки	387	190	705	663	999	976	867
	Остальные грузы	3 328	2 268	10 328	12 889	12 641	12 489	12 218
Местное сообщение		16 793	17 702	34 965	43 267	45 748	49 222	47 160
117	Хлебные грузы	3 323	4 675	3 805	5 873	5 616	5 524	4 508
112	Уголь, торф и кизяк	737	1 623	12 036	9 779	9 893	12 185	13 205
55	Строительные материалы	1 924	3 355	3 882	6 995	8 984	8 467	7 075
31	Дрова	2 252	2 703	3 720	5 571	4 590	5 519	5 554
41	Камни и минералы	391	1 651	1 820	2 041	1 317	3 595	4 375
1	Алебастр, мел и цемент	1 407	732	1 184	1 672	1 993	2 347	2 849
5.в	Чай	492	114	32	24	22	17	20
101	Соль	285	431	526	389	461	515	513
33	Железные изделия	2 266	111	409	1 888	4 589	1 976	720
93	Рыбный товар и раки	387	152	394	321	445	524	408
	Остальные грузы	3 328	2 157	7 157	8 714	7 838	8 553	7 933
Вывоз и транзит		0	171	7 920	7 875	7 662	9 016	7 822
117	Хлебные грузы		10	13	48	24	24	8
112	Уголь, торф и кизяк		1	5	3	5	12	319
55	Строительные материалы		2	1	1	3	2	4
31	Дрова		0	0	0	0	0	0
41	Камни и минералы		0	3	5	3	6	1
1	Алебастр, мел и цемент		1	164	359	75	40	28
5.в	Чай		2	3 331	2 736	3 085	3 963	2 791
101	Соль		40	2 117	2 320	1 831	2 767	2 157
33	Железные		4	271	217	331	138	153

№ гр. ⁶	Вид сообщения / наименование груза	1901	1903	1910	1911	1912	1913	1914
	изделия							
93	Рыбный товар и раки		37	296	327	532	435	444
	Остальные грузы		73	1 719	1 859	1 773	1 629	1 917
Ввоз		0	214	26 281	38 256	30 956	30 873	27 468
117	Хлебные грузы		174	24 303	35 048	26 827	27 110	23 403
112	Уголь, торф и кизяк		0	0	0	1	1	0
55	Строительные материалы		0	270	271	514	332	255
31	Дрова		0	151	310	8	18	6
41	Камни и минералы		0	38	46	55	484	674
1	Алебастр, мел и цемент		0	1	38	34	17	10
5.в	Чай		0	2	6	7	3	0
101	Соль		0	0	2	0	11	0
33	Железные изделия		0	49	204	458	573	737
93	Рыбный товар и раки		1	15	15	22	17	15
	Остальные грузы		38	1 452	2 316	3 030	2 307	2 368

Анализ перевозок по Уссурийской железной дороге

Таблица 1 свидетельствует, что общий объем перевезенных грузов увеличился в 4,9 раза с 16,8 млн.пудов в 1901 до 82,5 млн.пудов в 1914 году. При этом в 1911-1914 годах объемы перевозок не опускались ниже 82,5 млн.пудов и были относительно стабильными, тогда как в 1910 году они не достигали этого уровня и составили 69,2 млн.пудов. Произошедший в 1911 году рост, с одной стороны, стал пиком перевозок, с другой – ознаменовал новый уровень эксплуатационной работы.

Хлебные грузы. Основным видом грузов, перевозимым по Уссурийской ж.д., были хлебные грузы, в состав которых входили: хлеб в зерне, мука, крупа, солод, отруби и выжимки, масличные семена и др. (Рисунок

2). Из Таблицы 1 видно, что доля хлебных грузов в 1903 году равнялась 26,9%, в 1914 - 33,9%, а объем перевозок за указанный период вырос в 5,8 раз с 4 859 до 27 919 тыс.пудов.

Рисунок 1. Перевозки хлебных грузов в период 1901-1914 годов

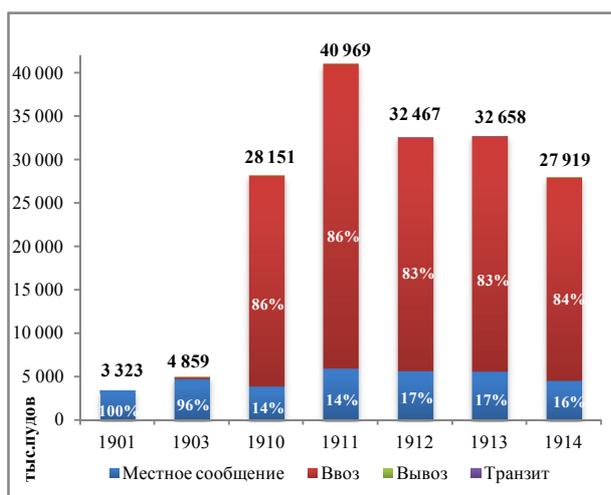
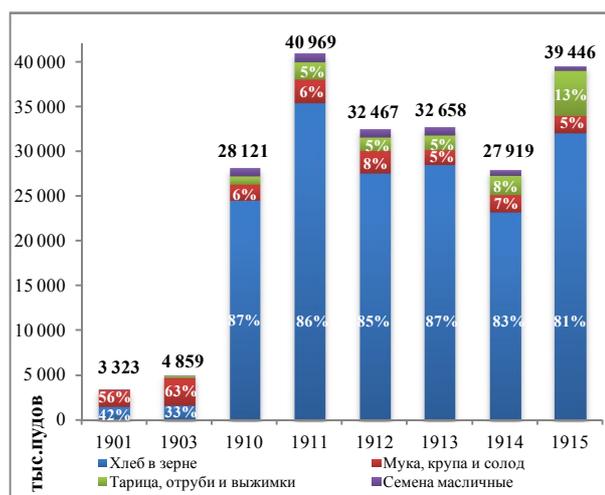


Рисунок 2. Структура перевозок хлебных грузов в период 1901-1914 годов



При этом перевозки в местном сообщении практически не изменились: 4 508 тыс.пудов в 1914 году против 4 675 тыс.пудов в 1903 году – а прирост общего объема произошел за счет роста ввоза: 23 403 тыс.пудов в 1914 году при 174 тыс.пудов в 1903 (Рисунок 1).

Данные картографического анализа [1] показывают, что ввоз осуществлялся со станций Китайской Восточной ж.д., главными из которых были: Харбин, Дуйциншань, Аньда. Ввозимые грузы преимущественно направлялись во Владивосток, откуда вывозились морем на судах⁷. В их состав входили хлеб в зерне (китайские бобы и гаолян), тарига, отруби и семена.

Напротив, в местном сообщении перевозились мука, крупа, солод, а также пшеница и овес (группа хлеб в зерне). Основными станциями отправления были Никольск⁸, Владивосток, Хабаровск. Примечательно, что

⁷ Об этом свидетельствуют данные о движении экспортных грузов через Владивостокское агентство за 1909, 1910, 1911, 1912 годы с распределением по наименованиям и пунктам назначения (Стр.378 [7])

⁸ В настоящее время город Уссурийск

объемы их перевозок в местном сообщении за период с 1901 по 1914 годов практически не изменились.

Следовательно, в отношении хлебных грузов можно сделать вывод о том, что рост объемов их перевозок был связан с увеличением (возникновением в сравнении с 1901-1903 годами) транзитных потоков из Манчжурии.

Уголь. Вторым по значимости грузом в 1914 году был уголь (16,4%). Его перевозки возросли в 8,3 раза по сравнению с 1903 годом, а доля увеличилась на 7,4%. Основные объемы перевозок приходится на местное сообщение. Картограммы [1] показывают, что основные отправления в 1903 году шли со станций, расположенных близ Амурского залива: Надеждинской и Океанской, тогда как в 1910-1914 годах к ним добавилась станция Кангауз, ближайшая к Сучанским угольным копям.

Рисунок 3. Перевозки угля в период 1901-1914 годов

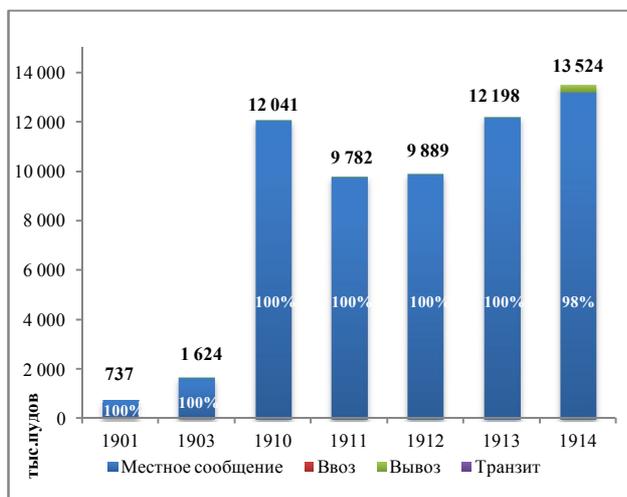
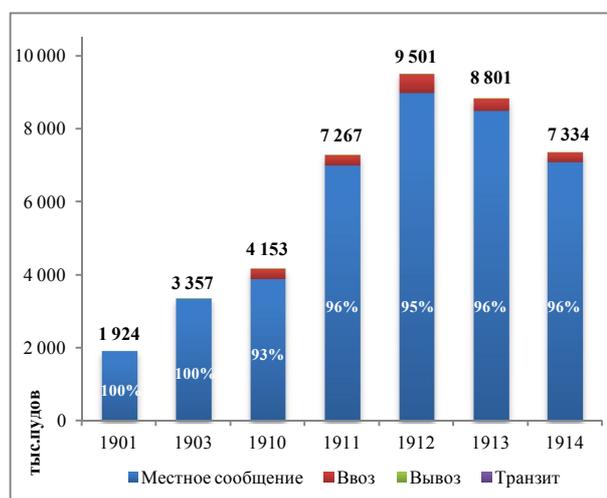


Рисунок 4. Перевозки лесных строительных материалов в период 1901-1914 годов



Уголь направлялся на станции: Владивосток (7 - 9 млн.пудов), Никольск (0.8 - 1.5 млн.пудов), Евгенъевка (Спасская) (0.4 - 1.1 млн.пудов) и Хабаровск (0.2 - 0.8 млн.пудов).

Из представленных данных однозначно следует, что за указанный период на Дальнем Востоке (Приморской области) широкое развитие получила

угледобывающая промышленность, что связано с интенсификацией выработки карьеров на побережье Амурского залива и началом промышленной разработки Сучанских угольных копей в 1907 году.

При этом весь добытый уголь потреблялся непосредственно в Приморской области, то есть шел на внутренний рынок и в том числе использовался железной дорогой в качестве топлива для паровозов. В целом же динамика перевозок свидетельствует, что именно строительство и начало эксплуатации железной дороги вызвало рост спроса на уголь и развитие угледобывающей промышленности в регионе.

Лесные строительные материалы. Объем перевозок лесных строительных материалов (Рисунок 4) вырос на 118,5% с 3 357 тыс.пудов в 1903 году до 7 334 тыс.пудов в 1914 году, достигнув пика в 1912 году. Указанные виды грузов перевозились в местном сообщении и на вывоз по железной дороге не поступали. Несмотря на то, что доля в общем объеме перевозок сократилась с 18,6% до 8,9%, в местном сообщении она осталась прежней и в период 1903-1914 годов колебалась на уровне 15-18%.

Картограммы перевозок [1] свидетельствуют, что основные отправления осуществлялись с северных станций Уссурийской ж.д.: Бикин, Иман, Свиягино, Евгеньевка (Спасская). И если в 1903 году южные станции отправляли все-таки сравнительно большие объемы (Раздольное – 490 тыс.пудов), то к 1910-1914 годам их значение окончательно падает. Основными станциями прибытия как в 1901-1903, так и в 1910-1914 годах были Владивосток (2,9 – 5,8 млн.пудов) и Никольск (0.4 – 0.5 млн.пудов).

Таким образом, к 1910-1914 годам железная дорога за счет улучшения путей сообщения позволила северным районам Приморской области специализироваться на производстве лесных строительных материалов и обеспечила их перевозку на юг. Более того, данные портовой статистики (Стр.378 [7]) свидетельствует, что лесные строительные материалы на вывоз

шли в ограниченном количестве, а это означает, что перевозимый по железной дороге объем поступал на внутренний рынок.

Дрова. Аналогичная динамика объемов перевозок наблюдается и в случае дров (Рисунок 5). Их объем увеличился в 1914 году на 105,7% по сравнению с 1903 годом и составил 5 560 тыс.пудов против 2 703 тыс.пудов при господстве местного сообщения. Доля непосредственно в местном сообщении была постоянна и колебалась в районе 10-15%, тогда как в общем объеме перевозок она сократилась с 14,9% до 6,7%.

Однако направления перевозок дров [1] существенно отличались от лесных строительных материалов. В частности они характеризовались замкнутостью обращения в южных (основные потребители: Владивосток и Никольск) и северных районах (основной потребитель Хабаровск). При этом начиная с 1912 года в южных районах наблюдается падение перевозок, тогда как в северных - рост, поэтому в итоге общий объем (Рисунок 5) держался на одном уровне. После 1914 года объемы в северных районах также падают в связи с окончанием строительства Амурской магистрали, при этом они достигают уровня 1901-1903 годов.

Таким образом, хотя в начале века и наблюдался практически двукратный рост перевозок дров, однако с течением времени он сошел на нет, что обуславливалось переходом на угольное топливо. Более того, перевозки носили локальный характер и осуществлялись внутри отдельных районов, что в итоге предопределило их падение при сокращении потребностей внутреннего рынка.

Рисунок 5. Перевозки дров в период 1901-1914 годов

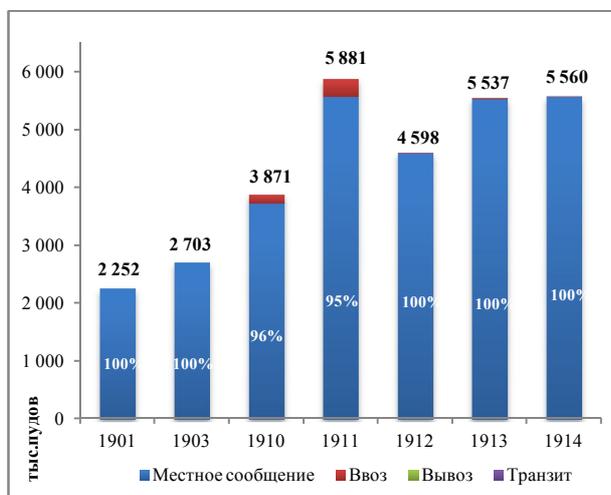
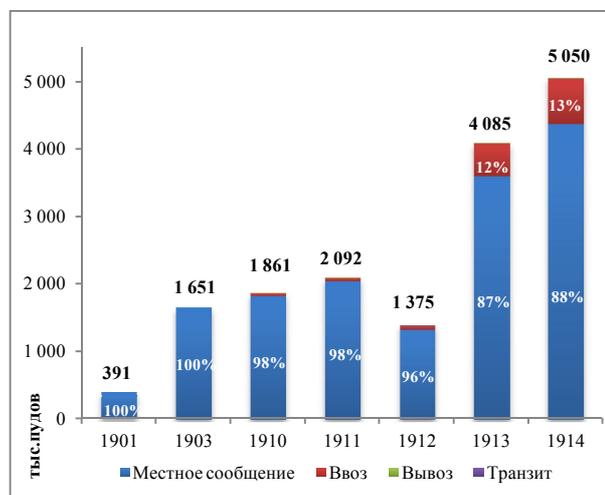


Рисунок 6. Перевозки камней в период 1901-1914 годов



Камни и минералы не в деле и в изделиях. Значительно за период 1903-1914 годов увеличились перевозки строительных камней и минералов не в деле и в изделиях (Рисунок 6), что связано с продолжением строительства железных дорог. В 1903 году по Уссурийской ж.д. было перевезено 1 651 тыс.пудов указанных видов грузов, что составляло 9,1% от общего объема перевозок. В 1914 году перевозки возросли до 5 050 тыс.пудов (6,1% от общего объема перевозок). Примечательно, что на протяжении 1910-1912 годов объем перевозок каменных грузов сохранялся на уровне 1903 года, а рост 1913 и 1914 годов связан со строительством моста через р.Амур возле Хабаровска.

Более того, в период 1903-1912 годов строительные каменные грузы перевозились преимущественно в местном сообщении, практически весь объем отправлялся со станций Духовская и Корфорская в Хабаровск. Однако в 1913 и 1914 годах потребность в камне была столь велика, что он дополнительно был ввезен со станций Силиньхе и Сяосуйфын Китайской Восточной ж.д. и был направлен также в Хабаровск.

В 1915-1916 годах в связи с завершением строительства Амурской ж.д. перевозки камней начинают сокращаться. Хоть камень и поступал на внутренний рынок, объемы, предъявляемые на Уссурийскую ж.д., были, по сути, временными. С другой стороны, железная дорога обеспечила

возможность перевозки большого объема строительных материалов и стала средством обеспечения строительства новых промышленных заведений.

Цемент, алебастр и гипс. Подобное положение дел прослеживается и в случае других строительных материалов, входящих в группу с цементом, алебастром и гипсом (Рисунок 7). При росте объема перевозок в 3,9 раза с 733 тыс.пудов в 1903 году до 2 887 тыс.пудов в 1914 году их основная доля (98,7%) приходилась на местное сообщение. В 1910-1911 году зафиксирован незначительный вывоз на станции Китайской Восточной ж.д.

Рисунок 7. Перевозки алебастра, цемента, гипса в период 1901-1914 годов

1901-1914 годов

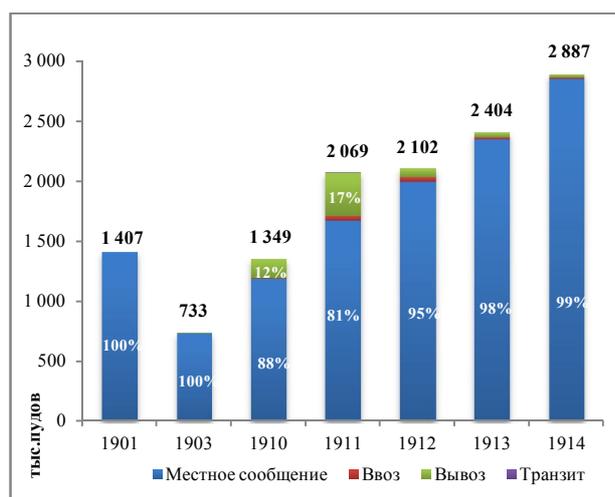
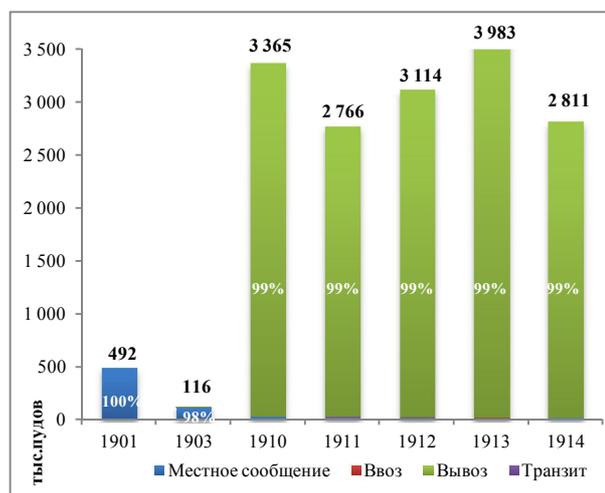


Рисунок 8. Перевозки чая в период 1901-1914 годов



В 1901-1903 годах основные потоки (преимущественно, цемента) были направлены из Владивостока в адрес Хабаровска и Гродеково [1], где осуществлялось строительство. Цемент был импортным товаром и поступал из порта. В 1910-1914 годах после открытия цементного завода рядом со станцией Евгенъевка (Спасская), именно она становится основным отправителем, тогда как станции прибытия меняются: сперва Хабаровск, затем Владивосток.

Таким образом, железная дорога, обеспечив возможность быстрой доставки конечного продукта, позволила осуществить строительство

цементного завода большой мощности для обеспечения строительных нужд на Дальнем Востоке.

Чай. Перевозки чая значительно возросли за период 1903-1914 годов (Рисунок 8). Если в 1903 году было перевезено всего лишь 116 тыс.пудов (из них 114 тыс.пудов в местном сообщении), то в период 1910-1914 годов объемы достигли уровня 3 000 тыс.пудов в год, при этом основную долю в них составлял вывоз. Следовательно, чай в Приморской области не потреблялся, а вывозился на станции других железных дорог. Общая доля перевозок чая по Уссурийской железной дороге возросла с 0,6% в 1903 году до 3,4% в 1914 году. Картограммы перевозок чая свидетельствуют, что чай направлялся из порта Владивосток на станции железных дорог Европейской России.

Таким образом, можно говорить о том, что после проведения Уссурийской и Китайской Восточной ж.д. Приморская область была вовлечена в чайную торговлю с Китаем и стала основным маршрутом⁹ перевозок чая.

Соль. Объем перевозок соли за период 1903-1914 годов увеличился в 5,7 раза и составил в 1914 году 2 670 тыс.пудов против 472 тыс.пудов в 1903(Рисунок 9). Если в 1903 году местное сообщение составляло 91,5% перевозок, то в 1910-1914 годах основная доля (80-85%) уже приходилась на вывоз. Картограммы перевозок [1] свидетельствуют, что, поступая в порт Владивосток морским путем, соль далее вывозилась на станции Китайской Восточной ж.д. Пик перевозок пришелся на 1913 год, когда было вывезено 2 767 тыс.пудов. Местное сообщение при этом сохранилось на уровне 1903 года.

Следовательно, соль за период 1903-1914 годов стала транзитным товаром для Дальнего Востока при сохранении объема внутреннего рынка на уровне 1903 года. В этом также заключается грузообразующий характер Уссурийской ж.д., которая привлекла к перевозке транзитный груз.

⁹ При соотношении указанных объемов перевозок по Уссурийской ж.д. с данными общего ввоза чая в Российскую Империю (Часть III. Торговля. Пути сообщения. Таблица V «Привоз» [16]) получается результат в 82,3% (1910 год).

Железные изделия. Объемы перевозок изделий из железа в период 1903-1913 годов не были достаточно устойчивыми (Рисунок 10). Так, например в 1901 году было перевезено 2 266 тыс.пудов, а в 1903 году только 114 тыс.пудов. В 1914 году перевозки составляли 2,0% (1 610 тыс.пудов) от общего объема перевозок, но в 1912 году их доля была 6,4% (5 378 тыс.пудов), а в 1910 году она опустилась до 1,1% (729 тыс.пудов). В целом такая «неустойчивая» динамика связана с потребностями в рельсах (входящих в группу железных изделий) при строительстве новых железных дорог.

В то же время, в 1910-1914 годах в структуре перевозок железных изделий по видам сообщения происходит перераспределения долей в пользу ввозного сообщения. Это было связано с поступлением железных конструкций со станций Европейской России. Направления перевозок железных изделий соответствуют направлениям рассмотренных строительных материалов.

Рисунок 9. Перевозки соли в период 1901-1914 годов

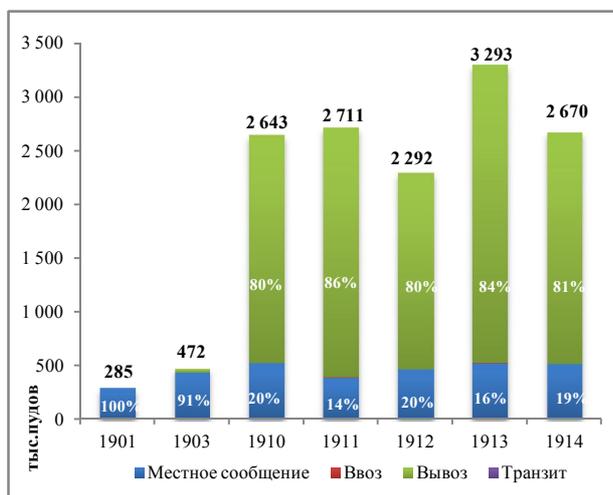
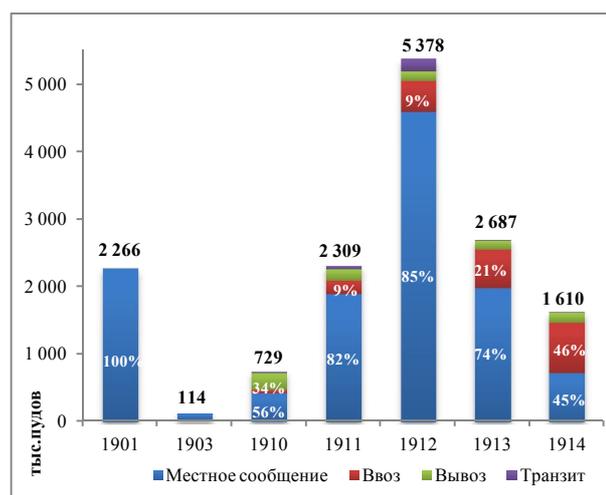


Рисунок 10. Перевозки железных изделий в период 1901-1914 годов



Следовательно, железные изделия были для Уссурийской ж.д. временным грузом, однако вместе с тем именно она обеспечивала строительство новых объектов на территории Дальнего Востока.

Рыбный товар¹⁰. В 1901 году было перевезено 387 тыс.пудов, тогда как в 1910-1914 годах общие перевозки рыбного товара малой скоростью возросли до уровня 900 тыс.пудов в год. Однако объем перевозок в местном сообщении остался на уровне 1901 года. Остальную часть составляли вывоз и транзит, которые шли в направлении городов Европейской России. Примечательно, что в местном сообщении перевозилась преимущественно частиковая рыба и сельдь, тогда как на вывоз шла кета и икра из неё.

Картограммы [1] свидетельствуют, что в местном сообщении перевозки осуществлялись из Владивостока в Никольск и Хабаровск, тогда как в вывозном и транзитном – из Хабаровска через Никольск и далее по Китайской Восточной ж.д. в города Европейской России.

В целом можно сделать вывод, что в период 1901-1914 годов за счет возможностей вывозного сообщения расширился рынок сбыта рыбного товара, производимого в Приморской области, что повлекло увеличения объемов товарного производства в 2 раза.

Остальные грузы. Перевозки других видов грузов в период 1903-1914 годов составляли от 12,5% до 14,9%. Общий объем увеличился с 2 268 тыс.пудов в 1903 году до 12 218 тыс.пудов в 1914 году, то есть в 4,39 раза.

¹⁰ Рассмотрены только перевозки малой скоростью, тогда как приблизительно такой же объем перевозился высокой скоростью.

Рисунок 11. Перевозки рыбы в период 1901-1914 годов

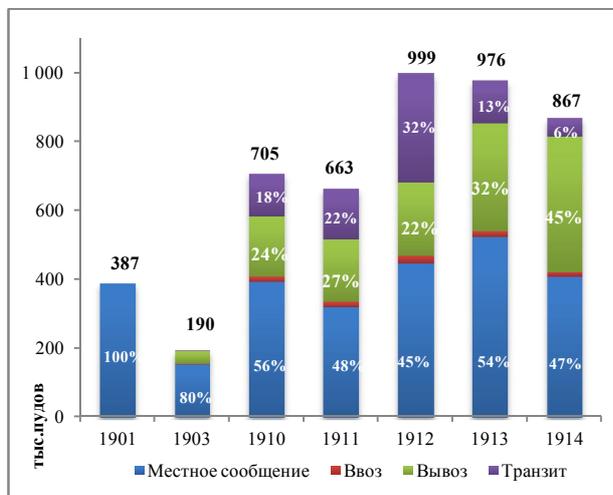
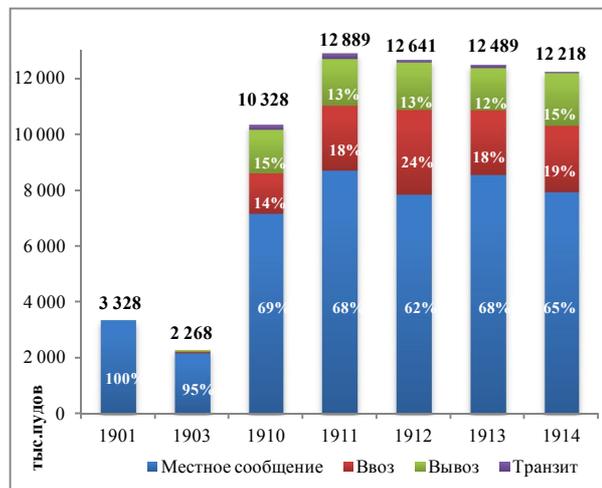


Рисунок 12. Перевозки остальных грузов в период 1901-1914 годов



Местное сообщение в случае остальных грузов [1], с одной стороны, представляло из себя распределение по станциям Уссурийской ж.д. импортного товара, поступающего в порт Владивосток. Особо здесь выделяется Хабаровск (прибывало около 6 млн.пудов), через который импортный товар направлялся в Амурскую область по реке. С другой – обратное движение товаров собственного производства во Владивосток, часть из которых шла на экспорт.

Ввоз и вывоз демонстрировали схожую картину обращения товаров через Владивосток, однако в качестве основной крупной станции прибытия (1,5 млн.пудов) и отправления (3 млн.пудов) в этом случае выступал Харбин.

Финансовый результат от эксплуатации Уссурийской ж.д.

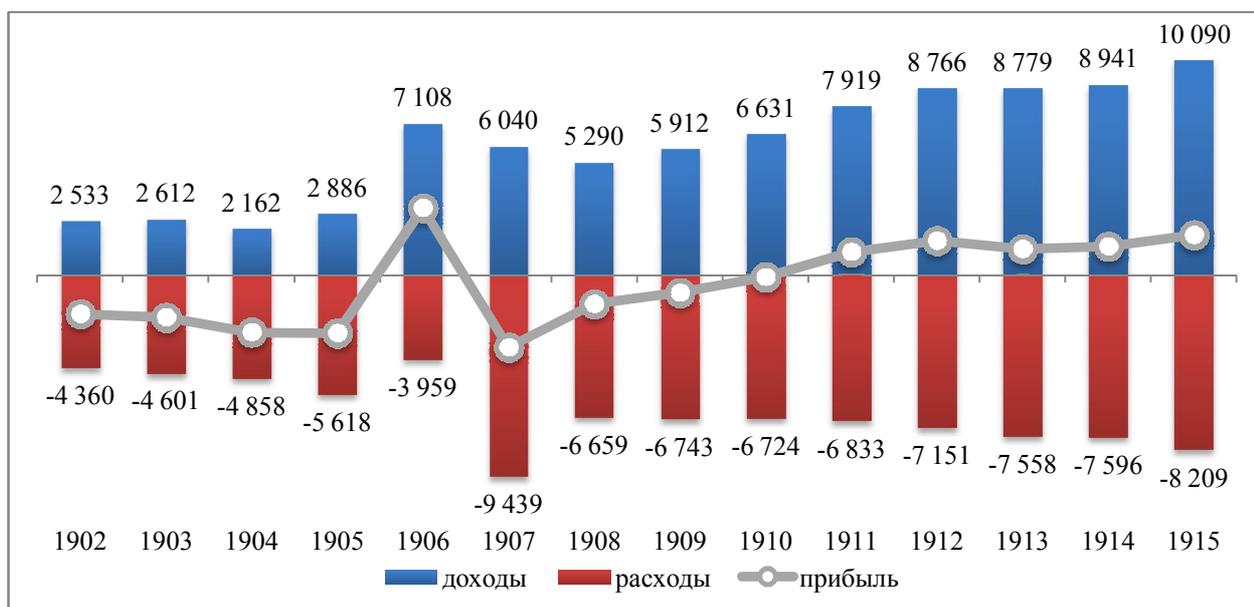
Если отдельно рассмотреть доходы, расходы и финансовый результат от эксплуатации Уссурийской ж.д. за период с 1902 по 1915 годы (Рисунок 13), то будет видно, что впервые положительная прибыль была получена в 1911 году¹¹. Как было указано, именно в этот год происходит существенный рост объемов

¹¹ Если не считать 1906 год, первый после Русско-Японской войны 1904-1905 годов, в течение которого, видимо, были одновременно отражены расчеты за воинские перевозки.

отправлений по Уссурийской ж.д. до нового уровня, который наблюдается на протяжении последующих трех лет.

Следовательно, достигнутый уровень перевозок грузов в 82-89 млн.пудов на тот момент обеспечивал положительный результат от эксплуатации, а уровень в 69-70 млн.пудов соответствовал нулевой прибыли.

Рисунок 13. Динамика коммерческой эксплуатации Уссурийской ж.д. в период 1902-1915 годов (тыс.руб.)¹²



Как показывает проведенный анализ, этот результат был обеспечен, во-первых, за счет привлечения транзитных грузов, а именно: хлебных (китайские бобы и гаолян) (28,4%)¹³, чая (3,4%), соли (2,6%), рыбы (0,5%) – которые вместе составляли в 1914 году 35,9% от общего объема отправок. Во-вторых, роста перевозок, ориентированных на внутренний рынок. В их числе: рост перевозок топлива: угля (16,0%) и дров (6,7%) – совместно 22,8%, увеличение потребности в строительных материалах: лесных строительных материалов (8,9%), цемента (3,5%), камней (6,1%) и железных изделий (2,0%) – итого 20,5%. Перевозки остальных товаров (за исключением 5,1% остальных

¹² Источником данных за 1907-1915 годы выступает Отчет об эксплуатации Уссурийской железной дороги [8], а за период 1902-1906 годы – Статистические ежегодники России за 1904-1908 годы [2, 3, 4, 5, 6].

¹³ Здесь и далее указываются данные из Таблицы 2.

грузов (ввоз и вывоз) в размере 16,8% также были ориентированы на внутренний рынок.

Таблица 2. Структура перевозок грузов в 1901-1914 годах по

№ гр. ¹⁴	Вид сообщения / наименование груза	Всего перевезено		Местное сообщение		Вывоз и транзит		Ввоз	
		1903	1914	1903	1914	1903	1914	1903	1914
Всего		100%	100%	97,9%	57,2%	0,9%	9,5%	1,2%	33,3%
117	Хлебные грузы	26,9%	33,9%	25,8%	5,5%	0,1%	0,0%	1,0%	28,4%
112	Уголь, торф и кизяк	9,0%	16,4%	9,0%	16,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%
55	Строительные материалы	18,6%	8,9%	18,5%	8,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%
31	Дрова	14,9%	6,7%	14,9%	6,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
41	Камни и минералы	9,1%	6,1%	9,1%	5,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%
1	Алебастр, мел и цемент	4,1%	3,5%	4,0%	3,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
5.в	Чай	0,6%	3,4%	0,6%	0,0%	0,0%	3,4%	0,0%	0,0%
101	Соль	2,6%	3,2%	2,4%	0,6%	0,2%	2,6%	0,0%	0,0%
33	Железные изделия	0,6%	2,0%	0,6%	0,9%	0,0%	0,2%	0,0%	0,9%
93	Рыбный товар и раки	1,1%	1,1%	0,8%	0,5%	0,2%	0,5%	0,0%	0,0%
	Остальные грузы	12,5%	14,8%	11,9%	9,6%	0,4%	2,3%	0,2%	2,9%

Уссурийской ж.д. (в % к общему объему перевозок)¹⁵

Таким образом, суммируя приведенные цифры получаем, что в 1914 году Уссурийская ж.д. на 60% опиралась на перевозки для внутреннего рынка дальневосточных территорий и на 40% на перевозки транзитных грузов. При этом прирост по сравнению с 1903 годом обоих видов перевозок был

¹⁴ В данной графе указан номер номенклатурной группы грузов, перевозимых по Русским железным дорогам.

¹⁵ Для 1903 года и 1914 годов рассчитана доля в общем объеме перевозок. Доля рассчитана для 1903 года (не 1901 года), поскольку этот год можно считать более сопоставимым с периодом 1910-1914 годов, поскольку в именно в этот год была введена в эксплуатацию Китайская Восточная ж.д.

приблизительно равный (31 775 тыс.пудов против 32 980 тыс.пудов). Именно такая структура обеспечила положительный результат от эксплуатации.

Значение проведенного анализа перевозок грузов

Проведенный анализ явно показывает, что рост перевозок в начале XX века на Дальнем Востоке происходил как за счет увеличения числа транзитных грузов, так и за счет роста товарооборота на внутреннем рынке, при этом объемы были приблизительно равны. Именно это позволило обеспечить положительный результат от эксплуатации и начать окупать капитальные вложения, осуществленные в строительство железной дороги.

Безусловно, с той поры прошло около ста лет, но исторический опыт освоения Дальнего Востока подсказывает, что сегодняшняя модернизация путей сообщения на Дальнем Востоке должна быть ориентирована не только на привлечение транзитных грузов путем освоения новых месторождений полезных ископаемых, отправляемых в иностранные государства, но и на рост перевозок в рамках внутреннего рынка Русского Дальнего Востока, повышение его товарооборота. В отсутствие такой ориентации на основе экономического опыта начала XX века можно сделать вывод, что государственные инвестиции в железнодорожное строительство не будут возвращены в удовлетворительный срок.

Список литературы

1. Бояхчян А.Г., «Статистическое обозрение: Дальний Восток Российской Империи в конце XIX – начале XX века» - Сайт семинара «Русское хозяйство», <http://эконом-история.рф>
2. Ежегодник России за 1904 год (год первый), С.-Петербург, 1905. С.404.
3. Ежегодник России за 1905 год (год второй), С.-Петербург, 1906. С.749.
4. Ежегодник России за 1906 год (год третий), С.-Петербург, 1907. С.370.
5. Ежегодник России за 1907 год (год четвертый), С.-Петербург, 1908. С.442.

6. Ежегодник России за 1908 год (год пятый), С.-Петербург, 1909. С.464.
7. Нилус Е.Х., Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги 1896-1923 г.г., Харбин, 1923. С.690.
8. Отчет по эксплуатации Уссурийской железной дороги за 1915 год, Харбин, 1917. С.679.
9. Пронин А. А. Российская эмиграция в современной историографии: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.09 / Ин-т истории и археологии УрО РАН. Екатеринбург, 2001. 284 с.
10. Сборник статистических сведений о перевозке пассажиров, багажа и всякого рода грузов за 1901 год, Владивосток, 1902. С.120.
11. Сборник статистических сведений о перевозках пассажиров багажа и всякого рода грузов за 1903 год», Владивосток, 1904. С.133.
12. Статистический отчет Уссурийской железной дороги по перевозке частных грузов малой, большой и пассажирской скоростей (кроме хлебных грузов) по прибытию и транзиту за 1911 год, Харбин, 1912. С.389.
13. Статистический отчет Уссурийской железной дороги по перевозке частных грузов малой, большой и пассажирской скоростей (кроме хлебных грузов) по прибытию и транзиту за 1912 год», Харбин, 1913. С.433.
14. Статистический отчет Уссурийской железной дороги по перевозке частных грузов малой, большой и пассажирской скоростей (кроме хлебных грузов) по прибытию и транзиту за 1913 год», Харбин, 1914. С.427.
15. Статистический отчет Уссурийской железной дороги по перевозке частных грузов малой, большой и пассажирской скоростей (кроме хлебных грузов) по прибытию и транзиту за 1914 год», Харбин, 1915. С.395.
16. Шараго В.И., Статистический сборник на 1912 год, С.-Петербург, 1912. С.443.

References

1. Boyakhchyan A.G., «*Statisticheskoe obozrenie: Dal'nij Vostok Rossijskoj Imperii v konce XIX – nachale XX veka*» ["Statistical Review: Far East of the Russian Empire in the late nineteenth - early twentieth century"] - Web seminar "Russian economy", <http://ekonom-istoriya.rf>
2. *Ezhegodnik Rossii za 1904 god* [Yearbook of Russia in 1904 (the first year)], St. Petersburg, 1905. p.404.
3. *Ezhegodnik Rossii za 1905 god* [Yearbook of Russia in 1905] (the second year), St. Petersburg, 1906. p.749.
4. *Ezhegodnik Rossii za 1906 god* [Yearbook of Russia, 1906] (third year), St. Petersburg, 1907. p.370.
5. *Ezhegodnik Rossii za 1907 god* [Yearbook of Russia in 1907] (the fourth year), St. Petersburg, 1908. p.442.
6. *Ezhegodnik Rossii za 1908 god* [Yearbook of Russia in 1908] (the fifth year), St. Petersburg, 1909. p.464.
7. E.H. Nilus, *Istoricheskij obzor Kitajskoj Vostochnoj zheleznoj dorogi 1896-1923 g.g.* [Historical Overview of the Chinese Eastern Railway 1896-1923], Harbin, 1923. p.690.
8. *Otchet po jekspluatacii Ussurijskoj zheleznoj dorogi za 1915 god* [Operating Report Ussuri Railway in 1915], Harbin, 1917. p.679.
9. Pronin A.A. *Rossijskaja jemigracija v sovremennoj istoriografii* [Russian emigration in modern historiography]: dis. ... Cand. ist. Sciences: 07.00.09 / Institute of History and Archaeology, Ural Branch of RAS. Ekaterinburg, 2001. 284 p.
10. *Sbornik statisticheskikh svedenij o perezovke passazhirov, bagazha i vsjakogo roda gruzov za 1901 god* [Collection of statistics on the carriage of passengers, baggage, and all kinds of goods in 1901], Vladivostok, 1902. P.120.
11. *Sbornik statisticheskikh svedenij o perezovke passazhirov, bagazha i vsjakogo roda gruzov za 1903 god* [Collection of statistics on passenger baggage, and all kinds of goods for 1903 "], Vladivostok, 1904. P.133.

12. *Statisticheskij otchet Ussurijskoj zheleznoj dorogi po perevozke chastnyh gruzov maloj, bol'shoj i passazhirskoj skorostej (krome hlebnyh gruzov) po pribytiju i tranzitu za 1911 god* [Statistical Report on the Ussuri Railway Transport of private small cargo, passenger and high speeds (except for grain cargoes) on arrival and transit for 1911], Harbin, 1912. p.389.

13. *Statisticheskij otchet Ussurijskoj zheleznoj dorogi po perevozke chastnyh gruzov maloj, bol'shoj i passazhirskoj skorostej (krome hlebnyh gruzov) po pribytiju i tranzitu za 1912 god* [Statistical Report on the Ussuri Railway Transport of private small cargo, passenger and high speeds (except for grain cargoes) on arrival and transit for 1912"], Harbin, 1913. p.433.

14. *Statisticheskij otchet Ussurijskoj zheleznoj dorogi po perevozke chastnyh gruzov maloj, bol'shoj i passazhirskoj skorostej (krome hlebnyh gruzov) po pribytiju i tranzitu za 1913 god* [Statistical Report on the Ussuri Railway Transport of private small cargo, passenger and high speeds (except for grain cargoes) on arrival and transit for 1913"], Harbin, 1914. p.427.

15. *Statisticheskij otchet Ussurijskoj zheleznoj dorogi po perevozke chastnyh gruzov maloj, bol'shoj i passazhirskoj skorostej (krome hlebnyh gruzov) po pribytiju i tranzitu za 1914 god* [Statistical Report on the Ussuri Railway Transport of private small cargo, passenger and high speeds (except for grain cargoes) on arrival and transit for 1914"], Harbin, 1915. p.395.

15. Sharagi V.I., Statistical Compendium in 1912, St. Petersburg, 1912. p.443.

ДАнные ОБ АВТОРЕ

Бояхчян Алексей Гагикович, соискатель

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова

Ленинские горы, д. 1, г. Москва, 119991, Россия

bismark@list.ru

DATA ABOUT THE AUTHOR

Boyakhchyan Alexey Gagikovich, faculty of economics, Department of economic history and history of economic thought

Lomonosov Moscow State University

Leninskie gory, 1, Moscow, 119991, Russia

bismark@list.ru