

Роль грузоперевозок в развитии камчатки в начале XX века

Горенкова А.С., Пронькина Я.С., Червинский М.В.,

Камчатский государственный технический университет

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы зарождения грузовых перевозок на территории Камчатского края, расширения географии грузоперевозок, а также их роль в региональном развитии.

Ключевые слова: грузоперевозки, рыбная промышленность, рыболовная конвенция, Акционерное Камчатское Общество, иностранный капитал, дорожная сеть, монополизация.

The role of trucking in the development of the kamchatka peninsula in the early XX century

Gorenkova A.S., Pronkina Y.S., Chervinskii M.V.,

Kamchatka State Technical University

Abstract. The article deals with the questions of the origin of goods transport in the territory of the Kamchatka region, expansion of geography of transportation, as well as their role in regional development.

Keywords: boats, fishing industry, fishing, Kamchatka joint-stock Society Convention, foreign capital, the road network, monopolization.

Зарождение грузовых перевозок в районах Камчатского края в начале 20 в.

В конце 19 – начале 20 вв. становление и развитие рыбной промышленности на Камчатке происходило при активном участии японского капитала в экономике края. За определенную плату Японцы пользовались ресурсами и осваивали побережье Западной и Восточной частей.

В 1907 году была заключена русско-японская рыболовная конвенция и договор о торговле и мореплавании на 12 лет. В результате японское рыболовство в российских территориальных водах было закреплено юридически. За 12 лет действия русско-японской рыболовной конвенции с Камчатки было вывезено 50 миллионов пудов рыбопродукции, что оценивалось в 70 миллионов рублей. По указанной конвенции японские рыбопромышленники имели право за специальную плату арендовать любой рыболовный участок. Для производственных строений по просьбе арендаторов отводили земельный участок на берегу. Японцам было разрешено нанимать на работу местное население.

С 1907-1914 гг. японцы увеличили количество арендованных участков почти в 2 раза, если в 1908 г. на Камчатку приходилось 75% арендуемых участков, то в 1914 г. – уже 87%. В 1907-1914 гг. японцы изготовили 33 миллиона пудов рыбопродукции (табл.1) [1].

Таблица 1

Количество арендованных участков японскими рыбопромышленниками в водах Дальнего Востока в 1908-1914 гг.

Годы	1907	1908	1910	1911	1912	1913	1914
Во всех конвенционных водах Дальнего Востока	-	117	152	214	215	220	226
В водах Охотско-Камчатского побережья	70	88	125	183	179	198	198

С 1917 г. японские рыбопромышленники не только наращивают объемы производства, но превращаются в монополиста в консервном производстве на Камчатке. Если в 1916 г. доля японской продукции составляла 46%, то к 1919 г. она возросла до 89%, увеличившись более чем в три раза. За девять лет работы японские предприниматели нарастили объемы консервного производства более чем в 900 раз. В мировом производстве консервов Япония выходит на второе место, уступая первое США. Причем все консервное экспортное производство было сосредоточено в конвенционных водах Камчатки (рис. 1) [2].

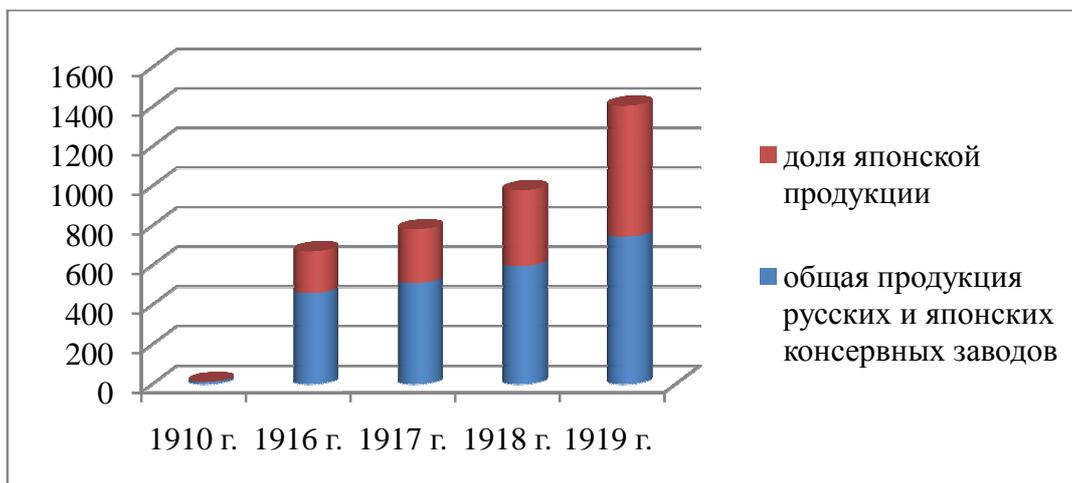


Рис. 1 – Динамика развития японского производства на Камчатке в 1910-1919 гг., тыс. ящиков

Очередная советско-японская конвенция была заключена в 1928 г., но японцы уже не имели право нанимать местных жителей для добычи и обработки рыбы на арендованных ими участках, но самое главное – им запрещалось вести промысел лососей в реках – только на морских участках.

С 1932 г. компания «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша» стала арендатором 97% японских рыболовных участков на Камчатке. Компания «Японский синдикат» объединял на Камчатке 22 из 24 рыбо- и крабоконсервных заводов, на которых находилось до 20 тыс. рабочих из 21 800 работавших на Камчатке. По японским данным, из 289 тыс. ящиков консервов из крабов, произведенных на Камчатке, 229 тыс. изготавливались на плавучих заводах. Оставшиеся 3% находились в руках двух частных промышленников [3,4].

Так основным толчком для развития грузоперевозок и производственно-технической базы на Камчатке стало вмешательство Японии. Без вмешательства иностранного капитала было бы гораздо сложнее освоить природные богатства региона.

К сожалению, дорожная сеть на Камчатке практически отсутствовала, осуществлять грузоперевозки было крайне сложно, но необходимо, в связи с тем, что производилось большое количество рыбной продукции, которое необходимо было транспортировать. Главным видом транспорта был морской. С весны до осени связь с населенными пунктами полуострова осуществлялась пароходами. Перевозка грузов и пассажиров велась транспортными судами. От

места разгрузки груз на баржах по рекам доставлялся вглубь полуострова. В летнее время грузы перевозили на лошадях. Зимой перевозка грузов в основном осуществлялась на собачьих упряжках. С материком полуостров связывала пассажирская линия порт Петропавловск-Камчатский – порт Владивосток. Согласно «Списка сети дорог и троп Камчатской области», по состоянию на 1 декабря 1936 г. протяженность сети оценивалась 1636 км. По состоянию на 30 апреля 1949 г. дорожная сеть включала 48 км благоустроенных дорог [5].

Именно с этого времени началось активное развитие грузовых перевозок в районах Камчатского края.

География грузовых перевозок на Камчатке в условиях ускоренного хозяйственного развития плановой экономики в 20-х - 30-х годах 20 века

В мае 1924 г. было организовано Охотско-Камчатское акционерное рыбопромышленное общество (ОКАРО) с государственным участием. Основными направлениями деятельности ОКАРО стали развертывание в Охотско-Камчатском крае государственной рыбной промышленности, монополизация пушного дела и вытеснение иностранных торговцев приемом на себя снабжения местного населения товарами и продуктами. Своего флота ОКАРО не имело, поэтому его потребности в перевозках обеспечивали четыре парохода Общества Добровольного флота (ДФ) и парусно-моторная шхуна «Дальрыба». Суда передавались ОКАРО в тайм-чартер. По отчету ОКАРО за 1924 г. суточный фрахт пароходов обходился ему:

- «Память Ленина» – 500 руб.;
- «Эривань» и «Астрахань» – 450 руб.;
- «Индибирка» – 350 руб.

Использование этих довольно больших судов нередко оказывалось невыгодным: осенью некоторые из них, совершив порожние переходы из Владивостока в отдельные пункты Камчатки и взяв немного груза, выходили обратно вновь почти порожняком, за исключением пассажиров. Себестоимость доставки одного пуда груза на 2400-тонных пароходах ДФ в 1924 г. составила 34,5

коп. Всего за 1924 г. суда ДФ перевозили по северным линиям 5923 тонн грузов и 2924 пассажира. Это составило всего 25,4% грузооборота 1913 г. [6]

В декабре 1926 г. ОКАРО было ликвидировано, его имущество перешло к организованному в начале этого же года Дальгосрыбтресту. Но пространство, на котором действовал трест, было слишком велико. Охватывая весь Дальний Восток, он не мог обеспечить развитие рыбной промышленности на Камчатке. Поэтому летом 1927 г. было создано государственное Акционерное Камчатское Общество (АКО), на которое и были возложены задачи всестороннего хозяйственного освоения полуострова и комплексного развития экономики полуострова [7].

Основная задача Советского государства в области рыбного дела заключалась в том, чтобы внедрить государственный и кооперативный капитал в рыбную промышленность Дальнего Востока, которая до советизации находилась всецело в руках японских и русских частных предпринимателей. Помимо общей принципиальной установки, диктующей необходимость постепенного обобществления этой отрасли советского народного хозяйства, само угрожающее состояние запасов лососевых, истощенных хищнической эксплуатацией частных предпринимателей в предыдущие годы, требовало скорейшего вмешательства в это дело государственной власти.

Соответственно падению уловов, расход по аренде участков стал быстро расти относительно других расходов производства, составляя все большую долю в себестоимости продукции. В течение 1924-1926 гг. покупная стоимость 1 шт. кеты на охотских речных промыслах равнялась 15 коп., а в 1927 г. она была повышена до 20 коп. Между тем, арендная плата с падением фактического вылова кеты на этих промыслах ежегодно увеличивалась на каждую единицу улова, составляя все больший процент к ее покупной или продажной стоимости. Так, в 1924 г. на 1 шт. кеты приходилось 5,3 коп. арендной платы (35,3%), в 1925 г. – 7,4 коп. (49,3%), в 1926 г. – 9,9 (66%), а в 1927 г. – 10,4 коп. (или 52%), причем понижение процента в этом году объясняется повышением покупной стоимости кеты на 25%.

В конце ноября 1927 г. АКО информировало Дальневосточную краевую рабоче-крестьянскую инспекцию (Дальневосточная РКИ) о том, что оно к началу навигации 1928 г. наметило приобрести 2 парусно-моторные шхуны. Первая, с водоизмещением 500-550 тонн, предназначалась для обслуживания восточного побережья Камчатки, вторая (650-700 тонн), – западного. С учетом того, что в 1928 г. Совторгфлот (СТФ) должен был выполнить на Камчатку 29 рейсов, приобретение других судов считалось нецелесообразным [7].

В январе 1928 г. АКО купило в США за 100000 долларов две деревянные парусно-моторные шхуны, построенные в 1918 г., суда получили названия «Охотск» и «Чукотка». В конце января 1928 г. транспортно-складской отдел АКО укомплектовал их экипажи. Суммарная вместимость первых транспортов составляла 1354 тонн, общая численность их экипажей насчитывала 57 человек. В навигацию 1928 г. «Чукотка» работала на восточном побережье Камчатки, «Охотск» обслуживал западный берег. Зимы 1928-29 и 1929-1930 гг. обе шхуны провели в Петропавловске.

Весной 1928 г. в США был приобретен построенный в 1919 г. пароход «Чайз», переименованный в «Камчатку». В начале мая 1928 г. в Японском порту Хакодати его переоборудовали в краболов. Пароход грузоподъемностью 2520 тонн имел длину 77,3 метра и был снабжен паровой машиной тройного расширения мощностью 1100 кВт, позволяющие развивать ему скорость хода до 8 узлов. По окончании крабовой путины, пароход, с которого сняли оборудование завода, превратился в транспорт. С учетом «Камчатки» общая грузоподъемность морского флота АКО к концу 1928 года возросла до 3770 регистровых тонн.

Итоги работы флота за первую навигацию правления АКО подводила 1 октября 1928 года. Собственные суда АКО и фрахтованные пароходы СТФ не могли полностью обеспечить потребность Камчатки в перевозках. Так как СТФ не имел достаточного количества судов и не мог их приобрести, он фрахтовал до 80% иностранных, в основном японских, пароходов. Главным недостатком в работе СТФ являлись:

- несоответствие выделяемых судов перевозимым грузам;
- опоздание прибытия пароходов на срок до месяца, осложнявшее вывоз с рыбных промыслов сезонных рабочих и заставлявшее задуматься об организации их дорогостоящей зимовки на Камчатке [8].

Направлением деятельности АКО стало создание системы круглогодичных морских транспортных связей. Государственные целевые ассигнования и предпринятый, комплекс мер со стороны АКО позволили впервые наладить на Камчатке круглогодичные магистральные рейсы, каботажные перевозки по побережьям, а также рейсы «дальнего плавания» по вывозу продукции за границу. В результате с начала 1930-х гг. территория полуострова была прочно связана с «материком». Успешное создание этого важнейшего компонента освоенческого каркаса существенно ускоряло весь процесс хозяйственного развития и культурного подъема удаленного края.

Начавшееся хозяйственное освоение способствовало росту населения во всех районах Камчатки. Через политику закрепления сезонников и организацию планового переселения АКО положило начало созданию постоянных рабочих кадров в крае, формированию рынка труда рабочей силы, что становилось условием дальнейшего экономического развития региона. Но проблемы в этой сфере остались, так, например, отсутствие необходимой квалификации, ежегодное обновление рабочего состава рыбокомбинатов отрицательно сказывалось на производительности труда. Рабочий, приступив к своим обязанностям, «вырабатывал 10-20% нормы, лишь к концу путины он начинал осваивать производство, приобретал профессиональные навыки». Использование сезонной рабочей силы было крайне дорогостоящим для АКО, т. к. в силу удаленности промыслов от места набора рабочей силы расходовались значительные средства на ее перевозку. Изменение процентного соотношения рабочей силы: 1928 г. – 3 017 русских, 1 500 японцев; 1932 г. – 12 164 русских, 500 японцев. На этом сэкономлено в 1932 г. 466,6 тыс. иен [7].

В 1930 г. появился первый автотранспорт на Камчатке: в Петропавловске работает 4 грузовых машины и несколько легковых. Проложено сообщение до

Красноармейского колхоза 82 версты, а также намечается проезд автомашин до Большерецка [9]. Появление автомашин и тракторов на Камчатке произвело буквально бытовой переворот, и, начиная от малышей до стариков, все были в восторге от того, что видели на Камчатке настоящие автомобили и трактора.

В 1926 г. население Камчатского округа насчитывало 34 958 чел., по итогам Всесоюзной переписи 1939 г. в области проживали уже 132 740 чел, т. е. за двенадцать лет население выросло в 3,7 раза. При этом наиболее ускоренными темпами этот процесс шел в южных районах полуострова – местах интенсивного хозяйственного освоения. Так, население Петропавловского района с 1926 по 1939 гг. увеличилось в 15,5 раза, Усть-Большерецкого – в 9,9 раза, Усть-Камчатского – в 6,5 раза.

Благодаря деятельности АКО на карте Камчатки появились первые рабочие поселки: Индустриальный, Микояновский, Кировский, Озерновский. Заметное развитие получили и уже существовавшие населенные пункты – Петропавловск, Усть-Камчатск, Большерецк. Насыщение территории трудоспособным населением имело не только экономическое, но и военно-политическое значение. Заселение региона решало проблему обороны СССР на восточных границах.

Контрольные цифры по капиталовложениям АКО на 1933 г. [10].

1. На протяжении 1928-1933 гг. АКО систематически не выполняло производственных программ (табл. 2):

Таблица 2

Выполнение производственных программ АКО за 1928-1933 гг.

Год	1928	1929	1930	1931	1932	1933
% выполнения	104,2	54,7	61,8	70,0	92,0	64,0

2. Себестоимость продукции АКО из года в год неуклонно росла вверх. Стоимость рыбных консервов увеличилась до 135%, крабовых до 763%, чанового посола до 330%.

3. Производительность труда на предприятиях АКО в рыбной промышленности за данный период также снижалась. Так, выработка на одного человека составила (табл.3):

Таблица 3

Производительность труда на предприятиях АКО за 1928-1933 гг.

Год	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Выработка, ц	53	33	45	36	40	42

В соответствии с этим и хозяйственная деятельность АКО имела исключительно отрицательные результаты (табл.4).

Таблица 4

Убытки АКО за 1928-1933 гг. по данным бухгалтерских отчетов, руб.

Год	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Выработка	17 417	2 562 408	8 518 777,6	20 729 719	31 978 972	34 587 811

«Из общей суммы вложений по рыбной промышленности 18 500 тыс. руб. 6 162 тыс. руб. нам необходимы для пополнения промыслового флота рыбокомбинатов, на приобретение 3 сейнеров, 30 катеров, 40 кавасаки, 55 грузовых кунгасов и 243 ловецких кунгасов» [10].

Таким образом, представляется возможным констатировать, что в период деятельности АКО, несмотря на немалые достижения и созданный первичный индустриальный слой, Камчатка не была устойчиво обжита, т. е. освоена. Камчатка продолжала оставаться фронтальной территорией. Напротив, если рассматривать качественные аспекты ее включения в жизнь страны, то в указанное время регион играл роль внутренней сырьевой провинции.

Итоги анализа среды грузовых перевозок как части процесса промышленного и социального развития муниципалитетов Камчатской края в 20-м веке.

Изучив среду грузовых перевозок как части промышленного и социального развития Камчатской области в 20 веке можно сделать следующие выводы:

1. В начале 20 века грузоперевозки осуществлялись благодаря японским рыбопромышленникам, которые владели 97 % рыболовных участков на Камчатке.

2. Организация Охотско-Камчатского акционерного рыбопромышленного общества вытеснила иностранных торговцев.

3. Создание Акционерного Камчатского Общества, которое выполняло не только торговые функции, но и функцию советской власти, привело к тому, что

в промышленности было задействовано местное население, увеличилась добыча рыбы, стали строиться консервные заводы.

Библиографический список

1. Ильина В.А. Японский промышленный лов на Камчатке в 1907-1928 гг. / В.А. Ильина [Электронный ресурс] // Вестник Томского государственного университета, 2007. – № 303. – С. 77-79. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://histfishing.ru/biblio/tema/1-fishfauna/410-ilina-va-yaponskij-promyshlennyj-lov-na-kamchatke-v-1907-1928-gg>. – загл. с экрана.

2. Мандрик А.Т. История рыбной промышленности российского Дальнего Востока (50-е годы XVII в. – 20-е годы XX в.) / А.Т. Мандрик. – Владивосток: Даль-наука, 1994. – 192 с.

3. Гаврилов С.В. Маленькие камчатские истории: Японская рыбная промышленность на полуострове в 1930-1940-х гг./ С.В. Гаврилов [Электронный ресурс]. – Петропавловск-Камчатский: Камчатский печатный двор, 2002. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://npacific.kamchatka.ru/np/library/publikacii/smallhist/mal-29.htm>. – загл. с экрана.

4. Аров В.Н. Иностранное браконьерство в Российских водах в XIX-начале XX вв. / В.Н. Аров [Электронный ресурс] // Форум речных путешественников. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://riverforum.ru/showthread.php/782>. – загл. с экрана.

5. Гаврилов С.В. Камчатское наследие. Исторические очерки / С.В. Гаврилов [Электронный ресурс]. – Петропавловск-Камчатский: Камчатский печатный двор, 2006. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://npacific.kamchatka.ru/np/library/publikacii/nasledie/nasled.htm>. – загл. с экрана.

6. Крюков С. Дайте нам настоящие морские суда. Призыв Доброфлота / С. Крюков [Электронный ресурс] // Служу отечеству. Информационно-аналитическое издание. – Электрон. дан. – Режим доступа:

<http://sluzhuotechestvu.info/index.php/gazeta-sluzhu-otechestvu/2014/yanvar-2014/item/1140>. – загл. с экрана.

7. Гаврилов С.В. Морской транспортный флот Акционерного Камчатского Общества в 1928-1936 гг. / С.В. Гаврилов [Электронный ресурс] // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки: историко-краеведческий сборник, 2000. – Выпуск 2 // Форум речных путешественников. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://river-forum.ru/index.php?s=c6f1d93cb10b42c32e09ac0fe13b1786>. – загл. с экрана.

8. Адамович И.А. некоторые итоги работы Акционерного Камчатского Общества / И.А. Адамович [Электронный ресурс] // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки, Историко-краеведческий сборник, 2003. – Выпуск 6 // Рыба Камчатского края. – Электрон. дан. – Режим доступа: http://www.fishkamchatka.ru/?key=,museum&con=mpub&linkid=3&id_cont=5&t_name=museum_pub&n=5&id=3&title. – загл. с экрана.

9. Доклад дирекции АКО народному комиссару внешней и внутренней торговли СССР, председателю Совета акционеров Камчатского и Сахалинского обществ А. И. Микояну, 1930 г. [Электронный ресурс] // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки, Историко-краеведческий сборник, 2003. – Выпуск 6 // Рыба Камчатского края. – Электрон. дан. – Режим доступа: http://www.fishkamchatka.ru/?key=,museum&con=mpub&linkid=3&id=3&id_cont=3&t_name=museum_pub&id_epoha=&n=3&one=6&title. – загл. с экрана.

10. Документы об образовании и деятельности Акционерного Камчатского Общества. Докладная записка А.И. Микояну к контрольным цифрам по капиталовложениям АКО на 1935 г. [Электронный ресурс] // Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки, Историко-краеведческий сборник, 2003. – Выпуск 6. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://www.npacific.ru/np/library/publikacii/questhist/istor-61.htm>. – загл. с экрана.