

НОВАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА НА СЕВЕРНОМ МОРСКОМ БАССЕЙНЕ

©2008 Л.Б.Красавцев

Поморский государственный университет им.М.В.Ломоносова, г.Архангельск

В статье показаны особенности проведения новой экономической политики на Северном морском бассейне. Именно на Севере стала восстанавливаться внешняя торговля страны. Большое значение имел лесэкспорт через северные морские порты, позволивший провести успешно денежную реформу 1923 г.

С окончанием Гражданской войны экономическая политика военного коммунизма, основанная на командных методах принуждения и "голом" энтузиазме, исчерпала себя. Она не отвечала новым задачам восстановления и подъема экономики. Тогда руководство страны приняло единственный в сложившихся условиях путь, ведущий к восстановлению и подъему экономики – путь новой экономической политики. Путь, привычный для населения, особенно для большей его части – крестьянства. Переход к нэпу означал восстановление рынка, торговли, денежного обращения.

В условиях нэпа значительно возросла роль и значение транспорта. С переходом к восстановлению и мирному хозяйственному строительству перед ним, в том числе перед морским, встала задача обеспечить связи между различными экономическими районами страны. В годы Гражданской войны сложилась громоздкая и строго централизованная система управления водным транспортом. Весь морской флот и морские порты находились в подчинении областных управлений морским транспортом (мортранов). Так, в начале 1921 года Беломортран охватывал все побережье Северного бассейна. Почти все морские перевозки, как грузовые, так и пассажирские, производились бесплатно по заявкам государственных организаций.

В первом году мирного хозяйственного строительства работа морского транспорта все еще строилась на основе ведомственных, строго централизованных, бесплатных, а значит, убыточных перевозок. Экономика страны уже перестраивалась на хозрасчетных началах. Требовалось внедрять хозрасчет и на морском транспорте. Переход к нему предусматривал только платные перевозки, учет всей работы в денежном выражении и, в конечном счете, достижение безубыточности. Об этом говорил

и нарком путей сообщения Ф.Э.Дзержинский, подчеркивая, что "новая экономическая политика заключается в применении денежного хозяйства, основанного на товарообороте и грузообороте между городом и деревней на денежных началах" [1].

Декрет Совета народных комиссаров (СНК) 9 июля 1921 г. "Об оплате по железным дорогам и водным путям" потребовал "установить платность перевозки по железным дорогам и водным путям всех пассажиров и всяких грузов, в том числе и правительственных". Декрет СНК от 13 октября 1921 г. "О мерах к развитию торгового судоходства и судостроения на началах хозяйственного расчета" разрешил "для развития торгового судоходства и судостроения и поощрения частной инициативы в этой области предоставить право сдавать перевозные средства, не могущие быть использованы в полной мере силами государства, в эксплуатацию государственным предприятиям, кооперативам, артелям и отдельным лицам за определенную плату". Также разрешалась частная постройка новых судов, в том числе и паровых. Таким образом, была разрешена сдача речных, морских судов, пристаней в аренду, в том числе и частным лицам. Осуществилась денационализация части флота, в основном малых пароходов, барж, парусников и т.п. [2].

Окончательно перевод морского транспорта на хозяйственный расчет был закреплен постановлением СТО 13 июня 1922 г. об учреждении Госторгфлота, а на местах самостоятельных хозрасчетных предприятий – государственных морских пароходств, производивших свои операции на коммерческих основаниях [3]. До этого морские округа находились на государственном бюджете. Морские порты оставались в ведении Наркомата путей сообщения (НКПС) и не переводились на хозрас-

чет, но для возмещения затрат на их эксплуатацию установили взимание портовых сборов с кораблей (корабельный, попутный и др.) с приходящих судов, что давало возможность возместить расходы на содержание портовых сооружений [4].

Морские пароходства приступили к эксплуатационной деятельности на хозрасчетных началах в конце июля 1922 г., в разгар навигации, т.е. на ходу. Восстановление мореплавания на Севере шло параллельно с восстановлением лесной промышленности и лесоэкспорта. Европейский Север России имел большие запасы древесины. 37% территории только Архангельской области занимали леса [5]. Северные морские порты располагались близко к зарубежным потребителям леса, что еще во второй половине XIX века предопределило экспортный характер лесной промышленности. За годы советской власти экспортное направление в лесопилении не только сохранилось, но и усилилось. Советское правительство сразу придавало большое значение всемерному развитию лесной и лесопильной промышленности и восстановлению лесоэкспорта. Лес не только просто национальное богатство нашей страны, но и валюта, без которой немислимо было восстановление экономики после Гражданской войны и интервенции.

Вначале внешняя торговля происходила в форме товарообмена. Инициативу проявили норвежские моряки. Так, 15 июня 1920 года в Архангельск пришло первое норвежское парусно-моторное судно с грузом рыбы (сельдь и зубатка), являвшейся собственностью капитана, которую он обменял на лес. Затем в эту же навигацию пришло еще 6 небольших норвежских судов с рыбой, приобретенной Внешторгом в обмен на лес. Экспорт леса в Норвегию в 1920 г. составил всего 210 стандартов из Архангельска и 1021 стандарт из Мурманска. Было в 1920 году закуплено через Север 28320 пудов соленой рыбы и сельди из Норвегии и 38100 т угля, который разгружался в Мурманске [6].

В ноябре 1920 года Совнарком РСФСР принимает декрет "О мерах к развитию лесоэкспорта" [7]. Восстановление лесной промышленности вызвало естественно расширение внешней торговли через Архангельск. 16 марта 1921 года было подписано торговое соглашение между РСФСР и Англией. А постановлением Совнаркома от 11 апреля 1921 года

открыли для иностранных коммерческих судов крупнейшие порты страны, в том числе и Архангельский [8]. В навигацию 1921 года снова возобновилась внешняя торговля через Архангельский порт. Внешторг закупил в Норвегии 400000 пудов соленой рыбы и 22000 бочек сельди, а также 31 тысячу тонн угля. В обмен продали 34608 стандартов пиломатериала, причем не только из Архангельска, но и из Печоры – 260 стандартов, из Онеги – 972,9 стандарта [9]. В октябре 1921 года заработал трест "Северолес" и экспорт леса из портов Севера начал неуклонно нарастать.

Возрожденный и Архангельский морской порт. Он снова, как и в довоенные годы, становился портом экспортного направления. Начиная с 1921 года, вывоз начинает значительно преобладать над ввозом. Большинство иностранных судов приходит в Архангельск за лесом в балласте. Архпорт функционирует как доходное предприятие государства. Вывоз в рублях значительно превышает ввоз. В 1922 году в Архангельском порту возобновились прерванные в войну дноуглубительные работы на главном судовом ходу.

Товаропассажирские суда обеспечивали регулярные (срочные) рейсы по побережью Белого моря из Архангельска в Кемь, Онегу, Кандалакшу, Мезень, Печору, Мурманск и мелкие становища Кольского полуострова. А сегодня, спустя 80 лет, на Белом море не осталось ни одного пассажирского судна в ОАО "Северное морское пароходство", и жители поморских селений практически брошены на произвол судьбы.

В Мурманске открывается морское агентство Северного пароходства и Мурманское отделение восстановленного Доброфлота. В 1923 г. Госторгфлот открыл регулярную грузовую линию Мурманск-Лондон с периодичностью рейсов п/х "Юшар" раз в месяц. Раз в две недели в течение навигации пассажирские суда совершали рейсы Архангельск-Варде. С ноября по май работала Зимне-Мурманская линия (Мурманск-Июканга-Варде), Западно-Мурманская линия (Мурманск-Молотовский залив-Варде), а с 25 мая по 15 июня – Онего-Мурманская линия для переброски рыбаков с Онего-Кемского берега на промыслы Мурманска.

В 1923 году через Архангельский порт прошло 11,5% всего экспорта страны, а в 1913 году – 3,5%, что объясняется потерей после

Гражданской войны портов Прибалтики. Такая ситуация снова повторяется после распада СССР в 1991 году. Архангельский порт давал поэтому в 1920-е годы почти 50% всех портовых сборов и 13% активного баланса внешней торговли [10].

Моряки Севера сумели быстро перейти к рыночным отношениям и обеспечить стабильную прибыль. Северное пароходство по итогам 1923 года получило доход 638 тыс. рублей и с учетом государственной субсидии в 135 тыс. рублей – прибыль в 88 тыс. рублей. Для сравнения: Мурманское срочное пароходство в дореволюционный период получало субсидию от правительства в 287 тыс. рублей [11]. В то же время, Балтийское и Черноморско-Азовское пароходства приносили убыток. Прибыль северян объяснялась выгодными лесозэкспортными перевозками. Но, как сами моряки критически указывали на то, что их доля в лесозэкспорте была невелика. За недостатком своего тоннажа, как и до 1913 года, почти весь лес вывозился на иностранных судах. Так, в навигацию 1922 года советские суда вывезли 1248 стандартов леса, а иностранцы – 47684 станд. В навигацию 1923 года иностранные суда перевезли более 2 млн пудов грузов, за что был уплачен фрахт в 20 млн рублей золотом [12]. Моряки искали пути повышения эффективности работы флота. В целях использования в зимнее время своих пароходов ледокольного типа Северное пароходство организовало в зиму 1923 года зверобойную экспедицию в горло Белого моря. В экспедиции приняли участие пароходы "В.Русанов", "Г.Седов" и "А.Сибиряков". На каждом судне размещалась специальная артель промышленников-зверобоев из Мезени. Им выплачивалась стоимость одной трети всего количества убитого зверя. Экспедиция вышла из Архангельска в феврале 1923 года под проводкой ледокола "Адмирал Макаров" и вернулась в Архангельск в мае, добыв 47908 голов зверя, или на уровне благополучного 1912 года [13].

Большое значение для успешной работы морского флота имела правильная тарифная политика, которая обеспечивала и безубыточность перевозок и учитывала интересы других отраслей экономики. С сентября 1923 года Госторгфлот установил для всех своих пароходов единую систему тарифов в червонном исчислении, исходя из платежеспособности

грузов и себестоимости перевозок. Снизились тарифы на окраинных бассейнах (Север, Дальний Восток). В целом, морские грузовые тарифы были ниже железнодорожных.

Неуклонно нарастали лесные перевозки. При этом Север занимает стабильно ведущее место в лесном экспорте СССР. На его долю в 1924 году приходилось 42,4% всех перевозок леса [14]. Архангельский порт давал валюты всего на 2 млн рублей меньше Ленинградского порта (Архпорт – 44 млн рублей, Ленпорт – 46 млн рублей). Однако затраты государства на Архангельский и Ленинградский порты были несоизмеримы. В Архангельский порт вкладывалось 83 рубля на погонную сажень причала, а в Ленинграде – 723 рубля [15]. Этот факт свидетельствовал о недостаточном внимании центра к нуждам Севера.

Каботажные перевозки и перевозки пассажиров в 1920-е годы неуклонно росли, что объяснялось общим оживлением экономической жизни региона. Помимо общего роста перевезенных грузов и пассажиров, значительно выросли перевозки грузов на Кандалакшу, Мезень, Мурманск, Печору, а перевозки пассажиров на Кандалакшу, Мезень и, особенно, Мурманск, что связано с началом индустриализации данных районов. Так, перевозки грузов в каботаже выросли с 1923 по 1927 годы на 68,8%, а перевозки пассажиров на 81,4% [16].

Но начинают постепенно применяться меры по ограничению частновладельческого флота. Так, правление Совторгфлота в апреле 1928 года, рассмотрев вопрос о мерах борьбы с конкуренцией частновладельческого тоннажа, отметило, что имеет место определенный рост частновладельческого флота (парусно-моторных и парусных судов). И сразу предложили повысить для них ставки, портовые сборы и т.д., то есть снова обратиться к административно-командным мерам. Здесь, также впервые был озвучен производственный план на 1927 – 1928 годы [17]. Морской флот, как и вся страна, переходил к плановой экономике.

Большую роль сыграли в годы нэпа Карские морские товарообменные экспедиции, в которых принимали участие и суда северного пароходства. С точки зрения развития практики арктического мореплавания, Карские экспедиции 1921 – 28 гг. явились важным испытательным периодом опытных плаваний, доказавшим реальную народнохозяйственную зна-

чимось Карского морского пути. Впервые удачно осуществлялось плавание транспортных судов во льдах под проводкой ледокольных пароходов. Был накоплен большой организационный опыт проведения крупных арктических операций.

Благодаря Карским экспедициям открылась возможность вывоза на внешний рынок таких трудно перевозимых товаров, как лес, графит, жмых и др. Карские экспедиции явились начальным этапом в решении главной задачи – освоения всей трассы Северного морского пути. И в этом большую роль сыграли моряки-северяне. В рыночных условиях новой экономической политики моряки Северного морского бассейна нашли основной путь повышения эффективности работы транспортного флота, а значит, и роста доходов – всемерное увеличение участия флота в заграничном плавании. Так, с 1925 года по 1928 год фрахт за перевозку грузов в заграничии вырос, и его доля увеличилась с 42% до 58,9% [18].

Вместе с ростом доходов предприятий росла и заработная плата и материальное благосостояние работников морского транспорта, особенно моряков торгового флота. С введением в 1923 году устойчивого червонного рубля заметно росла реальная заработная плата моряков. Этому, конечно, способствовал перевод морских пароходов на хозрасчет и заключение коллективных договоров. Заключение нового коллективного договора между морским пароходством и комитетом профсоюза, что происходило в те годы обычно два раза в год, сопровождалось увеличением ставок. Начиная с 1924 года, на морских судах выплачивались так называемые навигационные прибавки за определенное количество наплавленных миль и другие премии.

В 1926 году в Северном пароходстве основная ставка по низшему I разряду составила 13 рублей. Кроме того, плавсостав получал бесплатное питание стоимостью в 15 рублей на человека в месяц в каботаже, а на судах дальнего плавания – 3 фунта стерлингов, а с 1927 года – 3,5 фунта. А всего в 1927 году матрос на зверобойном промысле имел основную ставку 61 рубль 42 копейки, а всего зарабатывал 164 рубля 13 копеек. Матрос каботажного плавания имел основную ставку 45 рублей 50 копеек, а всего – 94 рубля 75 копеек. Матрос заграничного плавания при ставке 45

рублей 50 копеек всего получал 102 рубля 58 копеек, так как экипажи судов заграничии получали валютную надбавку. Такие заработки моряков значительно превышали заработки на берегу [19].

Интересно отметить, что в 1924 году при встрече председателя Центрального комитета союза водников с представителями английских профсоюзов иностранные гости отмечали, что если работники морского флота СССР зарабатывают несколько меньше, чем английские моряки, то советские моряки имеют бесплатные медицинские услуги, бесплатное образование и бесплатный проезд, чего не имеют английские [20]. В 1923 году рабочим и служащим судоремонтного завода "Красная кузница", жившим свыше двух верст от завода, оплачивались в рабочие дни трамвайные расходы в оба конца.

Перевод флота на хозяйственный расчет в рамках нэпа позволил ему в короткий срок увеличить объемы перевозок груза и пассажиров. Грузооборот флота как во внешних, так и внутренних перевозках на Северном бассейне приблизился к уровню довоенного 1913 года. К концу рассматриваемого периода были восстановлены порты Севера, морские пути и береговое навигационное оборудование, а глубины в каналах, на подходах и в акваториях портов достигли довоенных. Эта задача решена за счет успешного восстановления технического флота. Причем, Северный бассейн не только решал свои задачи, но и оказал посильную помощь другим бассейнам, оказывал в еще более худших условиях (Черноморскому).

Была принята первая программа морского торгового судостроения. К 1926 году завершилось восстановление морского транспорта на Северном бассейне. С 1927 года моряки-северяне начали получать новые суда отечественной постройки – лесовозы, что определялось основным назначением Севера в тот период – лесозэкспортом. Удельный вес и значение Архангельского порта во внешней торговле страны в связи с утерей портов Прибалтики значительно выросли. Моряки-северяне внесли неопределимый вклад в дело освоения и изучения Арктики и Северного морского пути, активно участвовали в проведении Карских экспедиций. В условиях новой экономической политики флот Севера работал с прибылью. Вместе с тем, оставался и целый ряд

ПРИМЕЧАНИЯ

нерешенных проблем. Особенно острое положение создавалось с каботажным и пассажирским флотом, что требовало срочных мер для пополнения этого флота. В основном, в этот период были успешно решены задачи восстановления и имелись все условия для дальнейшего развития морского транспорта на Севере. Хозяйственное освоение Севера, новые геологические открытия на Кольском полуострове и на Печоре создавали перспективы значительно роста грузоперевозок морским транспортом.

Тем более, что, в целом, экономика Европейского Севера в 1920-е годы была восстановлена, и началось ее дальнейшее развитие. Европейский Север сыграл большую роль в оживлении экономики страны. Беломорские порты и лесопильные предприятия резко увеличили вывоз экспортной древесины и леса за границу и, тем самым, внесли большой валютный вклад в государственную казну, во многом обеспечили проведение успешной денежной реформы. По этому поводу руководители треста "Северолес" с полным основанием могли отметить в 1923 году, что "... тот фонд, который лежит в подвалах Госбанка и который обеспечивает выпуск банкнот, на 50 процентов составлен из оплат "Северолеса". Этим мы решили общереспубликанскую задачу..." [21]. Помогли решить работники Северного морского бассейна – моряки и портовики.

1. *Дзержинский Ф.Э.* Избранные произведения. В 2 т. – Т. 1. – М.: 1977. – С. 323.
2. Речной транспорт в директивах Коммунистической партии, законодательных актах и постановлениях советского правительства (1918 – 1959). – М.: 1959. – С. 64 – 65.
3. Экономическая жизнь СССР. Хроника, события, факты. 1917 – 1959. – М.: 1961. – С. 100.
4. Государственный архив Архангельской области (ГААО) Ф. 275. Оп. 1. Д. 2. Л. 441.
5. *Лукин Ю.Ф.* История и экономика, экономика в меняющейся России: взгляд из Архангельска. – Архангельск: 2001. – С. 71.
6. ГААО Ф. 371. Оп. 1. Д. 2. Л. 60, 64, 68, 69, 80.
7. Ленин и Север: сборник документов и материалов. – Архангельск: 1969. – С. 138.
8. Сборник законов и распоряжений по морскому транспорту за 1921 г. – М.: 1922. – С. 81.
9. ГААО Ф. 371. Оп. 1. Д. 2. Л. 68, 71.
10. Северо-Восточная область. Материалы по районированию. – Ч. 1. – Архангельск: 1924. – С. 286.
11. ГААО отдел ДСПИ Ф. 298. Оп. 1. Д. 10. Л. 21.
12. ГААО отдел ДСПИ Ф. 298. Оп. 1. Д. 10.
13. Северное хозяйство. – 1923. – № 5. – С. 43 – 48.
14. Северо-Восточная область. Материалы по районированию. Часть вторая. – Архангельск: 1925. – С. 61.
15. Северное хозяйство. – 1926. – № 7 – 11. – С. 78.
16. ГААО отдел ДСПИ Ф. 1. Оп. 1. Д. 1854. Л. 4.
17. ГААО Ф. 367. Оп. 1. Д. 381. Л. 31, 46.
18. Рассчитано по: ГААО отдел ДСПИ Ф. 1. Оп. 1. Д. 1851. Л. 25.
19. ГААО отдел ДСПИ Ф. 1. Оп. 1. Д. 1854. Л. 26, 30.
20. На вахте. – 1924, 12 декабря.
21. *Булатов В.Н.* КПСС – организатор освоения Арктики и Северного морского пути. 1917 – 1980. – М.: 1989. – С. 20.

THE NEW ECONOMIC POLICY IN THE NORTHERN SEA AREA

© 2008 L.B.Krasavtsev

Pomorsky State University named after M.V.Lomonosov, Arkhangelsk

In the article the author analyzes the peculiarities of the new economic policy implementation in the northern sea area. It was in the North where the foreign trade of the country began to recover. Timber export through northern sea ports made it possible to carry out the currency reform of 1923.