

УДК/UDC 947.084.5(571.6)
DOI: 10.25206/2542-0488-2025-10-4-5-11
EDN: QOBSBO
Научная статья / Original article

ПРОЕКТЫ УЧРЕЖДЕНИЯ ХЛЕБНОЙ БИРЖИ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ НА ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОМ ЭТАПЕ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ

Н. А. Беляева, И. А. Гудков

Дальневосточный федеральный университет,
Россия, 690922, Приморский край, г. Владивосток, о-в Русский, пос. Аякс, 10

Статья посвящена актуальной проблеме экономической истории Дальнего Востока — инструментам включения региональной экономики в систему международной торговли и мореплавания. В центре внимания авторов — разработанные в конце Гражданской войны проекты реанимации показавшего свою эффективность в довоенный период маньчжурского транзита через создание Хлебной биржи во Владивостоке. Представлена борьба биржевого комитета с попытками поставить под контроль транзитные операции иностранного капитала. Работа выполнена в рамках микроисторического подхода. В ее основе документы Владивостокского биржевого комитета из Российского государственного исторического архива Дальнего Востока. В результате исследования авторы приходят к выводу о важности изучения как реализованных, так и нереализованных проектов, позволяющих оценить степень использования советскими управленцами разработок досоветского периода для решения важных экономических задач.

Ключевые слова: региональная экономика, порт Владивосток, маньчжурский транзит, Хлебная биржа, биржевой комитет, иностранный капитал.

Для цитирования: Беляева Н. А., Гудков И. А. Проекты учреждения Хлебной биржи во Владивостоке на заключительном этапе Гражданской войны // Омский научный вестник. Сер. Общество. История. Современность. 2025. Т. 10, № 4. С. 5–11. DOI: 10.25206/2542-0488-2025-10-4-5-11. EDN: QOBSBO.



© Беляева Н. А., Гудков И. А., 2025.
Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.

PROJECTS FOR ESTABLISHING THE GRAIN EXCHANGE IN VLADIVOSTOK DURING THE FINAL STAGE OF THE CIVIL WAR

N. A. Belyaeva, I. A. Gudkov

Far Eastern Federal University, Vladivostok,
Russia, Primorsky Krai, Vladivostok, Russky Island, Ajax Bay, 10, 690922

The article is devoted to an urgent problem of the economic history of the Far East — the tools for integrating the regional economy into the system of international trade and navigation. The authors focus on projects developed at the end of the Civil War to reanimate the Manchurian transit that proved effective in the pre-war period through the creation of the Grain Exchange in Vladivostok. The article shows the struggle of the exchange committee against attempts to put transit operations under the control of foreign capital. The work is carried out within the framework of a micro-historical approach. It is based on documents of the Vladivostok Stock Exchange Committee from the Russian State Historical Archive of the Far East. As a result of the study, the authors come to the conclusion that it is important to study both implemented and unfulfilled projects, which make it possible to assess the extent to which Soviet managers used developments from the pre-Soviet period to solve important economic problems.

Keywords: regional economy, Vladivostok port, Manchurian transit, Grain Exchange, Stock Exchange Committee, foreign capital.



© Belyaeva N. A., Gudkov I. A., 2025.
The content is available under a Creative Commons Attribution 4.0 License.

Постановка проблемы

Уникальность развития дальневосточного региона в первой четверти XX в. заключается в том, что ему дважды пришлось входить в единое экономическое пространство страны. Первый раз — после окончательной отмены режима порто-франко в 1909 г., второй — после завершения Гражданской войны в 1922 г. Этот процесс происходил в разных социально-политических условиях, с разной системой приоритетов и противоположными идеологическими установками. Однако и в том, и в другом случае важное место в поиске путей этого перехода отводилось транзиту маньчжурских грузов, благодаря которому Владивосток превращался в центр международной торговли и мореплавания, локомотив региональной экономики.

История крупнейшего логистического проекта в истории российского Дальнего Востока, известного как «маньчжурский транзит», все еще остается малоизученной проблемой историографии. Его дореволюционный этап в контексте российско-китайских экономических связей рассматривала Г. Н. Романова [1]. В свое время один из авторов данной статьи анализировал практику взаимодействия таможенного ведомства и железной дороги в организации транзита через Владивостокский порт в начале XX в. [2]. Проблемы движения маньчжурских грузов через Владивосток в период Гражданской войны нашли отражение в публикациях О. А. Устюговой [3]. Значение транзита для обеспечения конкурентоспособности Владивостокского порта в 1920–1930 гг. затрагивала в своих исследованиях С. М. Стасюкевич [4, 5]. Меньше внимания исследователи уделяли условиям обеспечения маньчжурского транзита через Владивосток — Эгершельд¹, одним из которых стало создание особой хлебной биржи. В связи с характеристикой работы Владивостокского торгового порта в 1920-е гг. об этом упоминает Л. М. Медведева [6, с. 85]. Н. А. Троицкая дает краткий экскурс в историю возникновения Хлебной биржи во Владивостоке в рамках развития биржевой деятельности в целом на Дальнем Востоке в первые три десятилетия XX в. [7]. Необходимо отметить, что документы, связанные с организацией Хлебной биржи, вошли в сборник документов и материалов Российского государственного исторического архива Дальнего Востока (РГИА ДВ), посвященный внешнеэкономическим связям дальневосточного региона со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) [8, с. 487–490, 495–505].

Упоминания о деятельности Хлебной биржи во Владивостоке, названной Эгершельдской по наименованию района порта, где перерабатывались транзитные грузы, чаще всего связаны с деятельностью Транзитной части Владивостокского торгового порта, учрежденной декретом Совнаркома в декабре 1924 г. Именно в развитие этого декрета Дальневосточный революционный комитет (Дальревком) в мае 1925 г. создает специальную комиссию по организации акционерного общества

«Эгершельдская товарная биржа» (окончательное название «Эгершельдская транзитная хлебная биржа») [8, с. 487]. Таким образом, «Хлебная биржа» становится важным элементом организации «маньчжурского транзита».

Однако проекты создания особой биржевой структуры, которая бы способствовала развитию транзитных операций со следующими из Маньчжурии через Владивосток соевыми бобами, появились еще до завершения Гражданской войны и установления советской власти. Свои проекты использования транзитного потенциала Владивостокского порта предложили российские и иностранные предприниматели. Таким образом, изначально создание Хлебной биржи проходило в острой конкурентной борьбе.

Цель статьи — показать предысторию Эгершельдской транзитной хлебной биржи, ее развитие от идеи до конкретных проектов, представленных на рассмотрение органов власти и управления на заключительном этапе Гражданской войны. Исследование выполнено на основе комплекса документов Владивостокского биржевого комитета (РГИА ДВ, Ф. 252), позволяющих проследить раннюю историю Хлебной биржи как экономического феномена и показать ее через два вектора противостояния — конкуренцию российских и иностранных предпринимателей, пытавшихся поставить под контроль важный логистический центр региона, и противоречия между частной инициативой и государственным регулированием грузопотоков, которые в итоге разрешились установлением государственной монополии внешней торговли и ликвидацией Владивостокского биржевого комитета в 1923 г. Данное исследование продолжает серию публикаций авторов, посвященных развитию Владивостокского торгового порта как важного центра экономической жизни региона [9, 10].

Основная часть

Маньчжурский транзит представляет собой сложную систему взаимодействия субъектов экономической жизни региона: транспортных предприятий в лице железной дороги и морского торгового порта; таможенных служб России и Китая; торгующего во Владивостоке российского и иностранного купечества. До Первой мировой войны, благодаря выстроенной системе взаимодействия всех звеньев транзита, Владивосток смог успешно конкурировать с быстро развивавшимся японским портом Дайрен (бывший русский порт Дальний). Накануне Первой мировой войны именно через Владивостокский порт шёл основной поток (85 %) транзитных грузов из Маньчжурии, большую часть из которых составляли следовавшие на европейский и японский рынки соевые бобы. Первая мировая война, в условиях которой порт стал обрабатывать преимущественно военно-технические и казенные грузы военного назначения, и последовавший за ним длительный период интервенции и Гражданской войны привели к утрате портом роли центра транзитной торговли

и торгового мореплавания: в 1917 г. через Владивосток следовало лишь 66 % соевых грузов, а в 1920 г. этот показатель упал до 12 % [5, с. 359]. Именно с возрождением грузоперевозок через Владивосток местные предприниматели связывали развитие экономики региона, важнейшей частью которой были внешнеэкономические операции. Инициатором движения за учреждение Хлебной биржи стал Владивостокский биржевой комитет.

Выход из создавшейся ситуации виделся руководителям биржевого комитета в применении проверенных временем моделей экономической деятельности, которые позволили бы выйти из затянувшегося кризиса и вернуть Владивостоку утраченные позиции. Именно здесь совпадали интересы государства и частного бизнеса.

На основе всестороннего анализа экономической ситуации биржевой комитет предложил способ превращения «сонного и безжизненного Владивостока» в мировой торговый центр, успешно конкурирующий с «теперешним кипучим и цветущим Дайреном». Таким «волшебным средством» должно было стать перенесение во Владивосток из Харбина и Дайрена оформления транзитных сделок для соевых грузов через открытие здесь особой (хлебной) биржи. Это позволило бы защитить бизнес-интересы не только российских предпринимателей, но и маньчжурских экспортеров. Основные контуры проекта обозначились еще осенью 1921 г., когда во Владивостоке у власти находилось Временное Приамурское правительство.

В отчете Владивостокского биржевого комитета за 1921 г. возможность развития экспорта через Эгершельд была названа главным вопросом деятельности Биржевого комитета в год его двадцатилетия. Вопрос о путях решения этой проблемы был поставлен уже на первом заседании Биржевого комитета 17 марта 1921 г. Первоначально казалось, что главными препятствиями в привлечении транзита была опасность не прекращавшихся реквизиций и конфискаций грузов, а также высокая стоимость их перевалки в порту из-за роста оплаты труда таможенной артели с 1 руб. 50 коп. в довоенное время до 20 руб. в 1921 г. [11, л. 3-3 об.]. Однако попытки добиться принятия закона, гарантирующего экспортные грузы от любых реквизиций и конфискаций, как и переговоры с союзом грузчиков относительно снижения расценок, оказались безуспешными. На заседании 15 июня 1921 г. старшина Владивостокского биржевого комитета — директор Коммерческого агентства Китайско-Восточной железной дороги во Владивостоке П. А. Баранов — впервые высказался о необходимости учреждения Хлебной биржи под контролем Биржевого комитета. На первых порах было решено ограничиться сбором информации о хлебном рынке Маньчжурии и заинтересованности экспортеров в открытии Хлебной биржи во Владивостоке [11, л. 4-4 об.].

Однако в открытии Хлебной биржи были заинтересованы не только российские, но и иностранные предприниматели. Уже в сентябре 1921 г. во Владивосток прибыла китайская делегация для переговоров с местным торгово-промышленным сообществом по вопросу об учреждении здесь «Владивостокского биржевого акционерного общества по покупке и продаже зерна и зерновых продуктов» (Хлебной биржи). Общество планировалось учредить «в видах проведения экспорта исключительно через Владивостокский порт и в целях сосредоточения во Владивостоке мирового рынка

по покупке и продаже различного рода зерна, бобов, бобовых жмыхов, муки, масел и прочего» [12, л. 3]. Предполагалось, что акционерное общество будет выступать как посредник в совершении сделок по покупке и продаже зерновых продуктов, прежде всего соевых бобов. Однако подписанный пятнадцатую китайскими купцами-учредителями проект Устава был отвергнут на стадии экспертизы [12, л. 3-6 об.]. В заключение юрисконсульта Владивостокского биржевого комитета Н. А. Малаховского отмечалось, что виденье биржевой деятельности, отраженное в Уставе акционерного общества, расходится с тем, что традиционно понимается под ней в России [13, л. 42-42 об.]. Вместе с тем Владивостокский биржевой комитет высказал заинтересованность в совместных действиях с предпринимателями Харбина в деле создания Хлебной биржи.

Явная заинтересованность иностранных купцов подвигла Владивостокский биржевой комитет к более активным действиям. На заседании 21 декабря 1921 г. была создана комиссия в составе трех его членов (П. А. Баранов, И. Д. Кацман, И. Н. Морин) при участии юрисконсульта для выработки Положения об особом «хлебном отделе (бирже)» при Владивостокской бирже [11, л. 5 об.]. Комиссия разработала «Правила и обычаи Хлебной биржи», в основу которых была положена проверенная многолетним успешным опытом практика Одесской биржи.

Однако полностью взять за образец деятельность хлебных отделов Одесской биржи не представлялось возможным, поскольку та не работала со специфическими транзитными грузами, следовавшими на рынки Европы и Японии через российский Владивосток (Эгершельд) и японский Дайрен. А поскольку не только Одесская, но и другие российские биржи не имели дела с соевыми бобами и жмыхами, Биржевой комитет озаботился получением уставных документов тех бирж, которые успешно осуществляли подобные операции. Один из них — Устав Дайренской биржи в русском переводе — был передан Биржевому комитету инспектором Уссурийской железной дороги Сигетора Киюта² [13, л. 89].

Впрочем, представленные на утверждение ведомства торговли и промышленности Временного Приамурского правительства «правила и обычаи» вплоть до лета 1922 г., как писала газета «Голос Родины», «вылеживались в недрах ведомства» [14, л. 13 об.]. Главную причину близкие к Биржевому комитету журналисты видели в том интересе, который к этому времени проявили к созданию Хлебной биржи во Владивостоке японские предприниматели, обратившиеся в Правительство с ходатайством о разрешении учредить во Владивостоке японское биржевое общество с целью содействия товарообмену зерновыми продуктами и некоторыми другими товарами [14, л. 13 об.]. Инициатива японских предпринимателей была поддержана депутатами японского парламента. Информация об этом была размещена в газете «Владиво-Нишпо» 16 июля 1922 г. [14, л. 13], однако ее подтверждение пока не найдено в выявленных нами архивных документах.

Торгово-промышленный класс Владивостока в лице Торгово-промышленной палаты и Биржевого комитета категорически высказался против учреждения иностранного биржевого общества, указывая, что во Владивостоке оно существует уже более 20 лет и членами его могут стать в том числе и иностранные фирмы [14, л. 13 об.].

Столкнувшись с серьезным противодействием Владивостокского биржевого комитета, японцы предложили создать частное коммерческое предприятие — акционерное общество «Владивостокская биржевая компания». Проект Устава общества был представлен на рассмотрение ведомства торговли и промышленности Временного Приамурского правительства японскими предпринимателями Васитаро Сайто и Ясухиро Тэцука. Известное своим прояпонскими настроениями, Правительство не могло, однако, игнорировать местное биржевое общество. Устав был направлен на заключение Биржевого комитета и с многочисленными исправлениями и вставками сохранился среди его документов [12, л. 7–41].

Обратимся к содержанию этого примечательно го документа. Первое, что бросается в глаза, — его нацеленность отнюдь не на решение утилитарной проблемы возвращения Владивостоку маньчжурского транзита, «отклонившегося» от него на Дайрен в годы Гражданской войны. Цель создаваемого общества формулировалась более широко, чем предлагали, например, Харбинские коммерсанты, — содействие нормальному товарообмену продуктами сельского хозяйства Приморья, Японии и Маньчжурии (бобового масла, бобов, жмыхов, пшеницы и других зерновых продуктов, сахара, разных наименований круп, бумаги, джута, хлопка и т. д.), — то есть в принятии на себя гарантии в точном исполнении сделок, заключаемых как при участии общества на Владивостокской бирже, так и помимо ее. Соответственно с поставленной целью, определялись конкретные задачи: 1) способствовать взаимным отношениям русских и иностранных фирм и коммерсантов по купле-продаже означенных выше продуктов; 2) вступать в сделки на коммиссионных началах по операциям с указанными продуктами и выполнять на различных основаниях подряды этих продуктов и товаров; 3) принимать на себя гарантию в точном исполнении сторонами сделок по купле-продаже вышеуказанных продуктов и товаров, заключаемых при участии общества, как на Владивостокской бирже, так и помимо ее; 4) предоставлять кредит фирмам и коммерсантам по сделкам на обозначенные продукты и товары и выдавать под сделки ссуды; 5) продавать и покупать русскую и иностранную валюты [12, л. 8].

О размахе предполагаемой деятельности говорит п. 2 Устава, согласно которому Обществу предоставлялось право (с соблюдением действующих законов и постановлений, а также прав частных лиц) приобретать в собственность, устраивать и арендовать промышленные и торговые заведения, в том числе магазины, зернохранилища, склады, амбары, элеваторы, пристани, механические приспособления для загрузки и выгрузки товаров, рельсовые пути частного пользования; иметь для перевозки своих грузов собственные пароходы, теплоходы, парусные суда, баржи и другие перевозочные средства; вступать во всякого рода договоры и обязательства и отвечать на вопросы в суде. При этом указывалось, что движимое и недвижимое имущество приобреталось только с санкций правительства.

Обращает на себя внимание и тот факт, что на выборные должности в новом акционерном обществе (председатель, половина кандидатов в члены правления) избирались русские граждане (п. 33). Служебный и технический персонал, а также бухгалтеры и кассиры во всех расположенных на русской территории предприятиях общества (контро-

рах, агентствах и т. д.) набирались из числа русских граждан или свободно владеющих русским языком [12, л. 19].

Сохранившиеся в рабочем экземпляре Устава многочисленные исправления позволяют увидеть уступки, на которые пришлось пойти японской стороне под нажимом биржевого комитета. В первую очередь, это касается банка, обслуживающего вновь образуемое Акционерное общество. В изначальной редакции Устава все операции Общества должны были проводиться через японский Чосен-банк, филиал которого с 1919 г. успешно действовал во Владивостоке [15, с. 133]. В окончательной же редакции Устава было зафиксировано, что Общество должно вести операции через одно из русских кредитных учреждений. При этом страховой капитал общества должен был храниться исключительно в Русском Государственном банке [12, л. 13, 18].

Местные предприниматели в лице Владивостокского биржевого комитета не возражали против учреждения подобной частной компании, но при условии ее тесных контактов и соблюдения правил Владивостокской биржи. Выплаты из страхового капитала общества, гарантирующего совершение сделок, могли производиться только после рассмотрения арбитражной комиссией при Владивостокской бирже вопроса о соблюдении сторонами ее правил и обычаев.

К августу 1922 г. вопрос об открытии Хлебной биржи во Владивостоке вошел в завершающую стадию. На заключение юрисконсульта были переданы последние разработанные биржевым комитетом документы, регламентирующие деятельность присяжных маклеров Владивостокской зерновой и масляничной биржи; заведующего лабораторией при бирже; формы сертификатов и актов осмотра зерна [13, л. 133].

На начало сентября было назначено частное совещание Владивостокского биржевого комитета с заинтересованными в создании хлебной биржи компаниями. В сохранившемся среди документов биржевого комитета списке приглашенных — российские, китайские и японские фирмы, ведущие внешнеторговую деятельность во Владивостоке, а также действовавшие во Владивостоке четыре банка, три из которых иностранные. К персональному приглашению прилагался «для ознакомления» экземпляр «Правил и обычаев Владивостокской биржи для производства торговли зерновыми и масляничными продуктами на Владивостокском рынке» [14, л. 5]. Открытие биржи ожидалось в сентябре 1922 г.

Казалось, теперь вопрос, наконец, должен быть решен. Однако в дело вмешались политические обстоятельства: сначала крах Временного Приамурского правительства, а затем и эвакуация японцев из Владивостока и вступление в город частей Народно-революционной армии Дальневосточной Республики (НРА ДВР). На этот раз смена власти изменяла не только политические, но и экономические условия функционирования проектируемой Хлебной биржи.

Выводы и дискуссионные проблемы

Биржевой комитет некоторое время действовал по инерции. Определенные надежды давали противоречивые заявления первых советских руководителей. Л. Н. Долгов со ссылкой на документы Государственного архива Приморского края писал о «многообещающих заявлениях» Главкома

и военного министра Дальневосточной Республики И. П. Уборевича на встречах с представителями деловых кругов Владивостока, в частности, о проведении в крае «капиталистической и даже ультракапиталистической политики» [16, с. 335]. Однако эти заявления оказались частным мнением высокопоставленного советского военачальника.

Теперь вся биржевая деятельность строилась на основе законодательства Советской России. Постановлением Совета труда и обороны от 23 августа 1923 г. «О товарных биржах» устанавливался строгий порядок открытия товарных бирж, которые находились в ведении Совета труда и обороны в лице учрежденной при нем Комиссии по внутренней и внешней торговле, а на местах действовали под контролем губернских экономических совещаний [17]. Это означало полное изменение условий происхождения проекта Хлебной биржи во Владивостоке и замедляло процесс ее организации. Следующим шагом, существенно снижавшим значение инициативы Владивостокского биржевого комитета, стало постановление Дальневосточного революционного комитета от 16 января 1923 г., распространившего на все вошедшие в состав Советской России после самороспуска ДВР территории, государственной монополии внешней торговли и лицензионной системы [15, с. 336].

С этого момента инициатива в развитии маньчжурского транзита перешла всецело в руки Советского государства. Уже в сентябре 1923 г. при реорганизованной на новых началах Владивостокской товарной биржи была создана секция содействия экспорту и импорту через Владивосток. Одна из подкомиссий секции занималась непосредственно вопросом «транзитного маньчжурского зернового экспорта» [18, с. 29].

Создание такой структуры можно рассматривать как шаг назад по сравнению с выработанными Владивостокским биржевым комитетом проектами 1921–1922 гг., поскольку развитие транзитных перевозок рассматривалось теперь как одна из довольно узких народнохозяйственных задач. Ситуация изменилась лишь после принятия постановления Совнаркома «О транзитной перевозке иностранных товаров через Владивостокский порт» [8, с. 459–462]. С этого момента организация «Эгершельдской биржи транзитных хлебных товаров» будет тесно увязана с функционированием учрежденной этим постановлением Транзитной части Владивостокского торгового порта. Однако эта часть ее истории требует дальнейшего исследования.

К числу проблем, которые необходимо решить, чтобы в полной мере раскрыть эту страницу экономической истории Дальнего Востока «раннесоветского периода», отнесем проблему использования или неиспользования советскими управленцами опыта Владивостокского биржевого комитета; степень преемственности проектов, разработанных в досоветский период и проектов, воплощенных в жизнь в 1925–1926 гг. в связи началом функционирования той самой Хлебной биржи, в борьбе за создание которой столкнулись в конце Гражданской войны интересы иностранных и российских предпринимателей.

Примечания

¹ Эгершельд — район порта на полуострове Шкота, на территории которого велись основные транзитные опера-

ции, располагались склады Китайско-Восточной железной дороги, предназначенные для хранения соевых грузов. Назван по географическому названию мыса Эгершельд.

² Сохранено написание документа.

Список источников / References

1. Романова Г. Н. Роль транспортных коммуникаций Дальнего Востока России — Северо-Восточного Китая в развитии торговли // Вестник ДВО РАН. 2009. № 1. С. 54–61. EDN: LASZSR.

Romanova G. N. Rol' transportnykh kommunikatsiy Dal'nego Vostoka Rossii — Severo-Vostochnogo Kitaya v razvitiit torgovli [Role of transport communications between the Russian Far East and Northeast China for the trade development]. Vestnik DVO RAN. Vestnik of the Far East Branch of the Russian Academy of Sciences. 2009. No. 1. P. 54–61. EDN: LASZSR. (In Russ.).

2. Беляева Н. А. Опыт взаимодействия таможенного ведомства и железной дороги в организации «маньчжурского транзита» // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2004. № 4 (4). С. 119–125. EDN: MICVIV.

Belyayeva N. A. Opyt vzaimodeystviya tamozhennogo vedomstva i zheleznoy dorogi v organizatsii «man'chzhurskogo tranzita» [Interaction experience between the customs department and the railway for the “Manchurian transit” organization]. Sotsial'nyye i gumanitarnyye nauki na Dal'nem Vostoke. The Humanities and Social Studies in the Far East. 2004. No. 4 (4). P. 119–125. EDN: MICVIV. (In Russ.).

3. Устюгова О. А. Дальний Восток России в системе внешнеторговых связей накануне и во время революций 1917 г. // Россия и АТР. 2017. № 3 (97). С. 25–35. EDN: ZFTZMN.

Ustyugova O. A. Dal'niy Vostok Rossii v sisteme vneshnetorgovykh svyazey nakanune i vo vremya revolyutsiy 1917 g. [The Russian Far East in the system of foreign trade relations before and during the Revolutions of 1917]. Rossiya i ATR. Russia and the Pacific. 2017. No. 3 (97). P. 25–35. EDN: ZFTZMN. (In Russ.).

4. Стасюкевич С. М. Конкурентная борьба на хлебном рынке Северной Маньчжурии в 1920-х гг. // Вопросы истории. 2010. № 9. С. 125–137.

Stasyukevich S. M. Konkurentnaya bor'ba na khlebnoy rynke Severnoy Man'chzhurii v 1920-kh gg. [Competitive struggle in the grain market of Northern Manchuria in the 1920s.]. Voprosy Istorii. 2010. No. 9. P. 125–137. (In Russ.).

5. Стасюкевич С. М. Японские фирмы на хлебном рынке Северной Маньчжурии в 1920-х гг. // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: История. Международные отношения. 2017. Т. 17, № 3. С. 358–363. DOI: 10.18500/1819-4907-2017-17-3-358-363. EDN: YRZEVV.

Stasyukevich S. M. Yaponskiye firmy na khlebnoy rynke Severnoy Man'chzhurii v 1920-kh gg. [Japanese firms on the Northern Manchuria grain market in the 1920s.]. Izvestiya Saratovskogo universiteta. Novaya seriya. Seriya: Istoriya. Mezhdunarodnyye otnosheniya. Izvestiya of Saratov University. History. International Relations. 2017. Vol. 17, no. 3. P. 358–363. DOI: 10.18500/1819-4907-2017-17-3-358-363. EDN: YRZEVV. (In Russ.).

6. Медведева Л. М. Владивостокский порт в 20-е годы XX века // Россия и АТР. 2000. № 3. С. 83–88.

Medvedeva L. M. Vladivostokskiy port v 20-e gody XX veka [Vladivostok port in the 20s of the 20th century]. Rossiya i ATR. Russia and the Pacific. 2000. No. 3. P. 83–88. (In Russ.).

7. Троицкая Н. А. Биржа во Владивостоке в первой трети XX века // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2010. № 2. С. 22–29. EDN: NCBQRZ.

Troitskaya N. A. Birzha vo Vladivostoke v pervoy treti XX veka [Vladivostok commodity exchange in the early 20th century]. Gumanitarnyye issledovaniya v Vostochnoy Sibiri i na Dal'nem Vostoke. Humanities Research in the Russian Far East. 2010. No. 2. P. 22–29. EDN: NCBQRZ. (In Russ.).

8. Для пользы и процветания: из истории экономических связей российского Дальнего Востока со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. 1856–1925 гг.: документы и материалы. Владивосток: Дальнаука, 2012. 592 с.

Dlya pol'zy i protsvetaniya: iz istorii ekonomicheskikh svyazey rossiyskogo Dal'nego Vostoka so stranami Aziatsko-Tikhookeanskogo regiona. 1856–1925 gg. [For benefit and prosperity: from the history of economic relations between the Russian Far East and the countries of the Asia-Pacific Region. 1856–1925]. Vladivostok, 2012. 592 p. (In Russ.).

9. Гудков И. А. Владивостокский торговый порт в первой половине 1920-х годов: экспортная конкуренция и межведомственные противоречия // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Гуманитарные и общественные науки. 2023. № 1. С. 63–76. DOI: 10.5922/sikbfu-2023-1-6. EDN: MKKLDX.

Gudkov I. A. Vladivostokskiy trgovyy port v pervoy polovine 1920-kh godov: eksportnaya konkurentsia i mezhdomstvennyye protivorechiya [Vladivostok commercial seaport in the first half of the 1920s: export competition and interdepartmental contradictions]. Vestnik Baltiyskogo federal'nogo universiteta im. I. Kanta. Seriya: Gumanitarnyye i obshchestvennyye nauki. *IKBFU's Vestnik. Series: Humanities and Social Science*. 2023. No. 1. P. 63–76. DOI: 10.5922/sikbfu-2023-1-6. EDN: MKKLDX. (In Russ.).

10. Беляева Н. А., Гудков И. А. Транзитная часть Владивостокского торгового порта: роль и значение в экономике региона, 1920-е гг. // Историко-экономические исследования. 2022. № 4. С. 717–740. DOI: 10.17150/2308-2488.2022.23(4).717-740. EDN: OOUIMN.

Belyayeva N. A., Gudkov I. A. Tranzitnaya chast' Vladivostokskogo trgovogo porta: rol' i znachenie v ekonomike regiona, 1920-e gg. [The transit part of the commercial port of Vladivostok: its role and significance in the Region's economy, the 1920s]. Istoriko-ekonomicheskiye issledovaniya. *Journal of Economic History and History of Economics*. 2022. No. 4. P. 717–740. DOI: 10.17150/2308-2488.2022.23(4).717-740. EDN: OOUIMN. (In Russ.).

11. Российский государственный исторический архив Дальнего Востока (РГИА ДВ). Ф. 252. Оп. 1. Д. 128.

Rossiyskiy gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv Dal'nego Vostoka (RGIA DV) [Russian State Historical Archive of the Far East (RSHA FE)]. File: 252/1/128. (In Russ.).

12. РГИА ДВ. Ф. 252. Оп. 1. Д. 136.

RGIA DV [RSHA FE]. File: 252/1/136. (In Russ.).

13. РГИА ДВ. Ф. 252. Оп. 1. Д. 132.

RGIA DV [RSHA FE]. File: 252/1/132. (In Russ.).

14. РГИА ДВ. Ф. 252. Оп. 1. Д. 135.

RGIA DV [RSHA FE]. File: 252/1/135. (In Russ.).

15. Киселев А. Л. К вопросу об открытии отделений японских банков на Дальнем Востоке в период иностранной интервенции в 1918–1919 гг. // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества: материалы IX Междунар. науч.-практ. конф. Благовещенск: БГПУ, 2019. Т. 9, ч. 1. С. 130–137. EDN: ILVGQD.

Kiselev A. L. K voprosu ob otkrytii otdeleniy yaponskikh bankov na Dal'nem Vostoke v period inostrannoy interventsii v 1918–1919 gg. [On the issue of opening branches of Japanese banks in the Far East in the period of foreign Intervention in 1918–1919]. *Rossiya i Kitay: Istoriya i Perspektivy Sotrudnichestva*. Blagoveshchensk, 2019. Vol. 9, Part 1. P. 130–137. EDN: ILVGQD. (In Russ.).

16. Долгов Л. Н. Частный капитал в условиях советизации Дальнего Востока (ноябрь 1922–1923 г.) // Тихоокеанская Россия в истории российской и восточноазиатской цивилизаций (Пятое Крушановские чтения): сб. тр. конф. В 2 т. Владивосток: Дальнаука, 2008. Т. 1. С. 334–341.

Dolgov L. N. Chastnyy kapital v usloviyakh sovetizatsii Dal'nego Vostoka (noyabr' 1922–1923 g.) [Private capital in the context of the Sovietization of the Far East (November

1922–1923)]. *Tikhookeanskaya Rossiya v Istorii Rossiyskoy i Vostochnoaziatskoy Tsivilizatsiy (Pyatyye Krushanovskiy Chteniya)*. In 2 vols. Vladivostok, 2008. Vol. 1. P. 334–341. (In Russ.).

17. Постановление Совета труда и обороны. 684. О товарных биржах. 23 августа 1922 г. URL: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link_id=0&nd=196033147&empire=1 (дата обращения: 14.06.2025).

Postanovleniye Soveta truda i oborony. 684. O tovarnykh birzhakh. 23 avgusta 1922 g. [Resolution of the Labor and Defense Council. 684. On commodity exchanges. August 23, 1922.]. URL: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link_id=0&nd=196033147&empire=1 (accessed: 14.06.2025). (In Russ.).

18. Бонч-Осмоловский А. Текущие вопросы экспорта и импорта Приморья // Экономическая жизнь Дальнего Востока. 1923. № 1. С. 27–29.

Bonch-Osmolovskiy A. Tekushchiye voprosy eksporta i importa Primor'ya [Current issues of export and import in Primorye]. *Ekonomicheskaya zhizn' Dal'nego Vostoka*. 1923. No. 1. P. 27–29. (In Russ.).

БЕЛЯЕВА Наталья Анатольевна, доктор исторических наук, профессор, профессор департамента истории и археологии Школы искусств и гуманитарных наук Дальневосточного федерального университета (ДВФУ), г. Владивосток.

SPIN-код: 2729-4310

AuthorID (РИНЦ): 273245

ORCID: 0000-0002-7446-5519

ResearcherID: AAU-3134-2020

Адрес для переписки: minava204@rambler.ru

ГУДКОВ Илья Артурович, кандидат исторических наук, доцент департамента истории и археологии Школы искусств и гуманитарных наук ДВФУ, г. Владивосток.

SPIN-код: 8701-6231

AuthorID (РИНЦ): 1062808

ORCID: 0000-0002-2967-4354

ResearcherID: ABT-3983-2022

Адрес для переписки: gudkov.ia@dvfu.ru

Прозрачность финансовой деятельности: авторы не имеют финансовой заинтересованности в представленных материалах и методах. Конфликт интересов отсутствует.

Статья поступила в редакцию 28.07.2025; одобрена после рецензирования 04.08.2025; принята к публикации 17.09.2025.

BELYAIEVA Natalia Anatolyevna, Doctor of Historical Sciences, Professor, Professor of the History and Archeology Department, School of Arts and Humanities, Far Eastern Federal University, Vladivostok.

SPIN-code: 2729-4310

AuthorID (RSCI): 273245

ORCID: 0000-0002-7446-5519

ResearcherID: AAU-3134-2020

Correspondence address: minava204@rambler.ru

GUDKOV Ilya Arturovich, Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the History and

Archeology Department, School of Arts and Humanities,
Far Eastern Federal University, Vladivostok.
SPIN-code: 8701-6231
AuthorID (RSCI): 1062808
ORCID: 0000-0002-2967-4354
ResearcherID: ABT-3983-2022
Correspondence address: gudkov.ia@dvfu.ru

Financial transparency: the authors have no financial interest in the presented materials or methods. There is no conflict of interest.

The article was submitted 28.07.2025; approved after reviewing 04.08.2025; accepted for publication 17.09.2025.