**Приморский край в советский период**

ЧЕРНОЛУЦКАЯ Е.Н, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник центра изучения социальной истории и социальной политики Института истории, археологии, этнографии народов Дальнего Востока России ДВО РАН

**Коллективизация и сельскохозяйственное производство в Приморье в 30-е годы**

Гражданская война и иностранная интервенция окончились на Дальнем Востоке на два года позже, чем в центральных районах России. 25 октября 1922 г., вытеснив за границу остатки агонизирующих белых войск, во Владивосток вошли части Народно-Революционной Армии Дальневосточной Республики (ДВР). В ноябре того же года ДВР была упразднена, а Дальний Восток присоединен к РСФСР. Так, сменив череду белых правительств, советская власть на несколько десятилетий прочно установилась в Приморье.

В геополитической системе советского государства Приморье, как и в дореволюционный период, занимало место одной из составных частей российского дальневосточного региона. В 20-е - 30-е годы под воздействием общегосударственных территориально-административных преобразований оно неоднократно меняло свой статус и имя.

С 1922 по 1926 г. это была Приморская губерния, которая входила в образованную на территории бывшей ДВР Дальневосточную область (ДВО). В 1926 г. ДВО была преобразована в Дальневосточный край (ДВК), а Приморская губерния сначала - во Владивостокский округ, затем (с 1932 г.) - в Приморскую и Уссурийскую области.

Административным центром Дальнего Востока с 1923 по 1938 г. был г. Хабаровск, где размещалось все региональное руководство, в непосредственном подчинении которого находились и приморские власти. Лишь с 1938 г. Приморская и Уссурийская области, преобразованные в край, напрямую стали подчиняться Москве, так как ДВК был разделен на две самостоятельные административно-территориальные единицы: Хабаровский край с центром в г. Хабаровске и Приморский край с центром в г. Владивостоке. С тех пор и по настоящее время Приморье имеет статус Приморского края с непосредственной субординацией Москве.

Приморье является юго-восточной окраиной государства, приграничьем, форпостом России на Тихом океане, местом соприкосновения российской и восточной цивилизаций, неотъемлемой частью международного восточно-азиатского региона. Этот геополитический статус Приморья в сочетании с его «советскостью» стал источником своеобразия исторического развития края в последующие семь десятилетий. Через Приморье Россия поддерживала контакты с Китаем, Японией, США и другими странами. Особый отпечаток присутствию России в АТР придавала Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД) с центром в г. Харбине, которая до 1935 г. находилась в совместном владении СССР и Китая. Дорога связывала Приморье с Маньчжурией, а через нее - с сибирскими регионами России. На КВЖД работали советские и китайские граждане.

На советско-китайских и советско-японских (в период существования Маньчжоу-Го) взаимоотношениях отразилось также проживание в 20-40-х гг. в Северо-Восточном Китае большой массы российских эмигрантов (около четверти миллиона чел.), которые ушли из России, спасаясь от власти большевиков. Они создали колонию в непосредственной близости от границ с Приморьем, большей частью оппозиционно настроенную советской власти, что усугубляло напряженность международных контактов в этом регионе.

Приморский участок дальневосточной границы с Китаем и Кореей нередко выступал самостоятельным «персонажем» истории. Прозрачность границы в 20-е - начале 30-х гг. способствовала разгулу в Приморье белого бандитизма. Остатки вооруженных белых формирований, сосредоточившихся после окончания гражданской войны в приграничных районах северо-восточного Китая, совершали регулярные вылазки на российскую территорию, где грабили местных жителей, расправлялись с советскими и партийными работниками. Наиболее активный период белого бандитизма продолжался до 1926 г., пока усилиями ОГПУ, милиции и погранохраны не были разгромлены самые крупные банды. Но проникновение в Приморье мелких белоэмигрантских вооруженных групп продолжалось и в дальнейшем, в 30-е гг.

На советско-китайской границе случались и более существенные военные столкновения. Так, летом 1929 г. с китайской стороны был спровоцирован конфликт на КВЖД. Для его погашения и защиты российских интересов на Дальнем Востоке была создана Особая Дальневосточная Красная Армия (ОКДВА) во главе с маршалом В.К. Блюхером (репрессирован в 1938 г.), ставшая в дальнейшем внушительным фактором военного присутствия России на дальневосточных рубежах.

Но чаще в 20-30-е гг. граница выступал как линия мирных контактов - экономических и миграционных. Через нее шла приграничная торговля, в том числе контрабандная.

В 20-е годы прозрачность границы позволяла перейти в Россию тысячам корейских иммигрантов, которые оседали в южной части Приморской губернии (Владивостокского округа), составив в Посьетском районе (юг Приморья) до 90% населения. Границу пересекали также и китайские иммигранты, которые, в отличие от корейцев, приходили в Приморье, как правило, на сезонные заработки. Доля китайцев достигала 5-10% местного населения, а в целом корейцы и китайцы в 20-е - первой половине 30-х гг. составляли четверть населения Приморья, придавая ему неповторимый восточный колорит. Дешевый «желтый» труд широко использовался в сельском хозяйстве, горнодобывающей и некоторых других отраслях экономики Приморского региона.

Уже с начала ХХ в. Приморье становится наиболее заселенной и промышленно развитой территорией российского Дальнего Востока. В середине 20-х гг. здесь проживало около 600 тыс. чел., что составляло 44% всех дальневосточников. В начале 20-х гг. на долю Приморской губернии приходилось 52% промышленной продукции в ДВО. Утвердившись в регионе, советская власть принялась за социалистические преобразования и восстановление разрушенной в годы гражданской войны экономики. В 1923-1924 гг. были национализированы ряд заводов, пищевые предприятия, домовладения, восстановлены угольные шахты Сучана, пущены в эксплуатацию законсервированные в войну цехи крупнейшего на Дальнем Востоке судоремонтного предприятия - Дальзавода, расширялась сфера действия Владивостокского торгового порта.

Однако присоединив Приморье к Советской России политически, в экономическом плане Москва поначалу предоставила регион самому себе в связи с катастрофической нехваткой государственных средств и отсутствием экономических связей центральных районов страны с Дальним Востоком.

Поэтому в 20-е гг., несмотря на расширение позиций государственного сектора в экономике региона, серьезную роль здесь продолжал играть частный и иностранный капитал, а период новой экономической политики, предусматривавшей определенную свободу частного предпринимательства, продлился на три года дольше, чем в центральной России.

Особенностью нэпа в регионе было также и то, что здесь в период гражданской войны не был разрушен рынок. Дальневосточный частник более легко адаптировался к реалиям советской жизни, так как счастливо избежал трагических событий периода «военного коммунизма» и сплошной экспроприации, имевших место в центральных губерниях России в годы революции и гражданской войны.

Так, более свободное положение, чем в других регионах имела частная торговля и, если повсеместно она активно вытеснялась государственной торговлей и кооперацией, то в Приморье в 20-е годы в условиях почти полного отсутствия товаров советского производства частная торговля играла доминирующую роль. При этом 2/3 ее находилось в руках иностранцев: русским принадлежало лишь 33%, китайцам - 59%, другим иностранцам - 8% частноторгового капитала. Среди крупных иностранных фирм выделялись такие, как «Кунст и Альберс», «Бринер и Ко». В частной розничной торговле основные позиции занимали китайцы, умело использовавшие дешевизну китайских товаров при географической близости Китая. Однако после введения в СССР в 1925 г. государственной внешнеторговой монополии часть китайский товаров перестала ввозиться легально, что ухудшило снабжение региона. Но произошло расширение контрабандной торговли. В 1925 г. она достигла 12% всей товарной массы региона. 43% контрабанды составляла мануфактура, 29% - спирт, несколько менее - чай, табачные изделия, галантерея.

В ряде отраслей - рыбной, горнорудной, лесной, золотодобывающей - были созданы смешанные акционерные общества, в которые входили частные и государственные предприятия, например, «Дальморепродукт». Иностранный капитал вкладывался также в концессии. Одной из крупнейших среди них была английская горнопромышленная концессия «Тетюхе Майнинг Корпорейшн» (1925-1931), занимавшаяся поиском, разведкой, разработкой и переработкой серебро-свинцово-цинковых руд месторождения Тетюхе на севере Приморья.

В целом же частному сектору в регионе в период нэпа принадлежало 57,9% всех предприятий.

Нэп продлился в Приморье до 1931 г. В начале 30-х гг. в экономике Приморской области полностью возобладал социалистический сектор, частный и иностранный капитал был вытеснен, концессионное дело свернуто. Принимаются серьезные меры для улучшения охраны границы, пресекаются всякие неконтролируемые контакты с зарубежьем. «Железный занавес» закрывается по всему периметру советской государственной границы.

В 30-е гг. край начинает получать существенные бюджетные капиталовложения, так как подключен к реализации программы форсированной индустриализации и коллективизации сельского хозяйства в соответствии с первыми пятилетними государственными планами. Приморье рассматривалось государством как сырьевая база страны, в этом направлении и шло его экономическое развитие. Развернулось широкое строительство дорог, новых промышленных предприятий, главным образом, в добывающей промышленности - горных, лесных, рыбных, судоремонтных и т.д. Реконструировались угольные шахты. Одной из ведущих отраслей края по-прежнему оставалась рыбная отрасль. Развивались также различные виды транспорта - железнодорожный, воздушный, значительно увеличились возможности Дальневосточного морского пароходства (ДВМП). В сельском хозяйстве были созданы колхозы, зажиточные крестьяне подверглись раскулачиванию и репрессиям.

Бурное экономическое развитие потребовало обеспечения края новыми рабочими руками. Для этого государство организовало добровольное переселение на Дальний Восток рабочих и крестьянских семей из центральных районов России, а также демобилизованных красноармейцев.

Однако темпы форсированной индустриализации существенно превышали темпы роста свободных трудовых ресурсов края. Для восполнения потребности начал широко использоваться труд заключенных. Зловещими реалиями 30-х гг. - начала 50-х гг. стали сталинские исправительно-трудовые лагеря. В конце 1929 г. в Приморье организованы отделения Дальневосточного лагеря (Дальлага, позже - Владлага) и транзитный лагерь «Вторая Речка» (Владивосток), откуда узники на пароходах доставлялись на Колыму в Северо-Восточный лагерь. Заключенные Дальлага и Владлага работали во Владивостоке на строительных и погрузочных работах, в Никольске-Уссурийском и Спасске-Дальнем, добывали золото на о-ве Аскольд, уголь в Сучане и Артеме, заготавливали лес в тайге и рыбу вдоль всего побережья Приморья. К 1937 г. численность заключенных здесь достигла 70 тыс. чел.

Заселяя край российским населением, сталинское руководство в 30-е гг. одновременно провело социально-демографическую «чистку» Приморья. Отсюда были принудительно выселены несколько десятков тысяч так называемых «неблагонадежных» и «социально-чуждых» лиц. Кроме того, в 1937-1938 гг. проведена принудительная депортация из Приморья всех жителей корейской (в Казахстан и Среднюю Азию) и китайской (в основном в Китай) национальностей, всего - около 200 тыс. чел. В результате депортации «восточники» до конца 80-х гг. исчезли из национального состава населения Приморья.

Жестокий след в крае, как и по всей стране, оставили сталинские политические репрессии. Арестам, ссылкам в лагеря и расстрелам подверглись десятки тысяч человек - представителей самых разных социальных слоев, профессий и этнических групп. В наиболее «кровавый» период репрессий - с августа 1937 г. по ноябрь 1938 г. - во Владивостоке и Уссурийске было расстреляно 9 тыс. репрессированных приморцев.

Тем не менее, несмотря на принудительные выселения, депортации, расстрелы и возвратную миграцию, население Приморья в 30-е гг. росло довольно быстро. К 1940 г. его численность достигла 939 тыс. чел. По переписи 1939 г. численность горожан Приморского края превысила численность сельского населения, в то время как в среднем по СССР это произошло только в конце 50-х гг. Таким образом в 30-е гг. Приморье превратилось в промышленно-аграрный край с преимущественным развитием добывающих отраслей.

К концу 30-х гг. международная атмосфера становилась все более напряженной. На дальневосточной границе обострилось советско-японское военное противостояние, вылившееся летом 1938 г. в вооруженный конфликт в районе оз. Хасан, во время которого с обеих сторон погибло 1,5 тыс. чел. и было ранено более 4 тыс. чел. Приготовления к войне заставляли держать с той и другой стороны границы крупные военные формирования. В Приморском крае базировались части ОКДВА, погранвойск и Тихоокеанского флота.

В годы второй мировой войны Приморье, являясь глубоким тылом, избежало непосредственных боевых действий. Тем не менее этот период, как и для всей страны, стал для приморцев временем напряжения всех жизненных сил. На край легла большая нагрузка по производству военной техники и снарядов, судоремонту, добыче леса, угля, редких и цветных металлов. В условиях, когда Балтика, Черное и Азовское море временно выбыли из числа производителей рыбной продукции, Приморье вместе с другими прибрежными районами Дальнего Востока стало практически единственной рыбопромысловой базой страны. Ввиду блокирования портов Балтийского и Черного морей порт Владивосток, ДВМП и Дальневосточная железная дорога выполняли основной объем транспортных перевозок в СССР. Суда ДВМП в тяжелейших военных условиях навигации перевезли через порт Владивосток почти половину грузов, отправленных США в качестве союзнической помощи СССР по закону о ленд-лизе (принят Конгрессом США 11 марта 1941 г.), при этом 23 судна ДВМП погибли.

После окончания второй мировой войны Приморский край продолжал развиваться как крупный промышленно-аграрный район Дальнего Востока с сохранением преимущественно сырьевой специализации. Здесь осваивались все новые и новые месторождения угля и руд, строились горно-обогатительные фабрики, новые электростанции. Рыбная промышленность пополнилась траулерами, сейнерами, рефрижераторами. Существенную роль в экономике края продолжал играть железнодорожный и морской транспорт. Большой поток транспортных перевозок осуществляла Дальневосточная железная дорога, порт Владивосток. Был выстроен новый крупный порт Находка, который в 70-80-е гг. становится одним из крупнейших в Российской Федерации. В Находке с 1971 г. базируется второе (после ДВМП) морское пароходство в крае - Приморское. Суда ДВМП и Приморского пароходства перевозили грузы и пассажиров на внутренних тихоокеанских линиях, а также в порты КНР, КНДР, Вьетнама, США, Канады и других стран. С 80-х гг. недалеко от Находки начал работу еще один новый приморский порт - Порт Восточный, единственный на Дальнем Востоке, имеющий специализированные комплексы по переработке различных видов технологического груза.

Кроме того, крупные государственные капиталовложения были внесены на создание предприятий военно-промышленного комплекса. Большинство предприятий добывающей и военно-промышленной отрасли имели всесоюзное значение и подчинялись союзным министерствам и ведомствам. К середине 60-х гг. созданы также новые для края отрасли промышленности: химическая, электротехническая, приборостроительная, инструментальная, фарфоровая, мебельная и др.

Что касается сельскохозяйственного производства Приморья, то оно, в отличие от промышленного, традиционно имело лишь внутрикраевое значение, однако не обеспечивало полностью потребностей края в продовольственной продукции, которую дополнительно приходилось закупать в других регионах страны и частично за границей.

Продолжавшаяся после войны миграция жителей западных и сибирских районов СССР на Дальний Восток, а также внутренний естественный прирост были источниками дальнейшего пополнения населения края, численность которого по переписям 1959 и 1979 гг. достигла соответственно 1381 тыс. и 1978 тыс. чел. с преобладанием городских жителей.

Наряду с Владивостоком и Уссурийском быстро развивались города Находка, Спасск, Лесозаводск, Арсеньев, поселки Дальнегорск и Кавалерово, ставшие важными промышленными центрами.

Приморье не раз посещали советские государственные руководители. Два визита городу нанес Н.С. Хрущев - первый секретарь ЦК КПСС (с 1953 г.), председатель совета министров СССР (с 1958 г.): в 1954 г., после поездки в Китай на празднование 10-летия КНР, и в 1959 г., после посещения Америки и Китая. В 1959 г. Хрущев выдвинул лозунг сделать Владивосток городом лучшим, чем Сан-Франциско. Итогом визита стало последовавшее затем бурное жилищное строительство 60-х гг., известное в народе как «Большой Владивосток».

Трижды Владивосток посещал Л.И. Брежнев - генеральный секретарь ЦК КПСС (с 1966 г.), председатель Президиума Верховного Совета СССР (с 1977 г.): в 1966 г. для вручения ордена Ленина Приморскому краю, в 1974 г. - для встречи с президентом США Д. Фордом (с целью подписания документов по договору об ОСВ-2) и в 1978 г. в связи с поездкой по городам Сибири и Дальнего Востока.

Что касается иностранных граждан, то посещение их Владивостока было крайне затруднено, так как город из-за его военно-стратегического значения до 1992 г. имел статус «закрытого», и въезд туда разрешался только на основании внутригородской паспортной прописки или специальных разрешений.

С середины 80-х гг. российские события, известные в мире как «перестройка», внесли существенные изменения в экономическую, политическую, демографическую и социальную жизнь Приморского края. На этом советский период истории края закончился и начался современный этап, который требует отдельного разговора.