И.А. Гудков*

ВЛАДИВОСТОКСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941–1942 гг.)

В статье на основе архивных документов исследуется деятельность Владивостокского морского торгового порта по приему и отправке иностранных грузов, поставляемых в СССР по программе ленд-лиза в первые два года Великой Отечественной войны. Автор рассматривает комплекс мероприятий по развитию инфраструктуры порта, организацию производственной деятельности и кадровой работы, а также анализирует основные трудности, возникавшие в условиях роста грузопотока, и пути их преодоления.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, ленд-лиз, Владивосток, морской торговый порт, портовая инфраструктура, кадры

Vladivostok Commercial Seaport in the early years of Great Patriotic War, 1941–1942. ILYA A. GUDKOV (Far Eastern Federal University)

Based on archival documents, the article examines the activities of the Vladivostok Commercial Seaport in receiving and shipping of foreign cargos delivered to the USSR under the Lend-Lease program during the first two years of the Second World War. The author considers a set of measures for the development of port infrastructure, the organization of work, and human resources policies. Special attention is paid to the main difficulties faced by the port under the increasing cargo traffic and the ways to overcome them.

Keywords: Great Patriotic War, lend-lease, Vladivostok, commercial seaport, port infrastructure, personnel

Многие вопросы экономических взаимоотношений СССР со странами-союзниками в годы Великой Отечественной войны в современной историографии по-прежнему остаются дискуссионным. Так, вопрос о роли ленд-лиза в достижении победы до сих пор получает самые противоречивые оценки. Одним из первых историческую оценку роли ленд-лиза сформулировал в 1948 г. в своей работе «Военная экономика СССР в период Великой Отечественной войны» председатель Госплана СССР Н.А.

Вознесенский. Во многом, его тезис о том, что «удельный вес этих поставок по отношению к отечественному производству в период военной экономики составил всего лишь около 4%» [2, с. 74], заложил основы отечественной историографии вопроса, определив доминирование точки зрения об исключительно несущественной роли иностранных военных поставок.

В настоящее время, вследствие отхода от методологического монизма, а также появления новых, ранее недоступных исторических

* ГУДКОВ Илья Артурович, магистрант Департамента истории и археологии Школы искусств и гуманитарных наук Дальневосточного федерального университета.

E-mail: gudkov.ia96@gmail.com

© Гудков И.А., 2020

источников, исследователи все чаще воздерживаются от однозначной трактовки роли иностранных военных поставок в годы Великой Отечественной войны. Одним из следствий этих изменений в отечественной исторической науке стала перефокусировка исследовательского интереса с изучения преимущественно количественных аспектов вопроса на изучение обстоятельств принятия программы ленд-лиза, а также условий и механизмов ее реализации [2; 3]. Новый исследовательский вектор вкупе с увеличением источниковой базы позволил значительно расширить проблемное поле исследований, а также пересмотреть некоторые ранее устоявшиеся концепции. Пригодился и опыт западных исследователей, которые в своих трудах, посвященных вопросам ленд-лиза, дают достаточно взвешенные оценки союзнической помощи, ставя под сомнение первостепенность показателей физического объема и стоимости поставок в определении ее масштаба. Вопрос о вкладе ленд-лиза в советскую экономику они предлагают рассматривать не через объемы поставок, а через характер поступающих грузов и их непосредственное применение [5; 9].

В подобных условиях особую актуальность для изучения приобретает проблема транспортного обеспечения ленд-лиза. Транспортно-логистические мероприятия, особенности функционирования различных транспортных систем, а также механизмы работы отдельных транспортных узлов в обеспечении взаимодействия различных видов транспорта все чаще становятся предметом исследований историков [3; 4; 11]. Цель данной статьи – показать механизм работы Владивостокского морского торгового порта как звена транспортной системы на начальном этапе Великой Отечественной войны в условиях массового приема импортных грузов.

Поставки в СССР по закону о ленд-лизе начались в конце 1941 г., после подписания первого протокола (Московского) о поставках 1 октября 1942 г. и принятия Конгрессом США 1 ноября 1941 г. решения о распространении программы на СССР. Формально закон о ленд-лизе вступил для СССР в действие с 7 ноября и в дальнейшем осуществлялся на основе соглашения о взаимной помощи в ведении войны против агрессии. Согласно этому акту, в СССР поставлялись военная техника, оружие, боеприпасы, стратегическое сырье, продовольствие и оборудование, которые оплачивались частично или полностью с использованием американских кредитов и так

называемого «обратного ленд-лиза» – поставок в США ценных для экономики руд цветных металлов. Организация доставки вооружения и материалов устанавливалась рядом соглашений, принятых на совместных конференциях представителями США, Великобритании, Канады и СССР [8, с. 8–9, 12].

Естественно, проведение столь масштабной транспортно-логистической операции требовало большого напряжения ресурсов и взаимодействия всех видов транспорта. Так как порты западной части СССР оказались в непосредственной близости от фронтов или на оккупированных противником территориях, основная тяжесть внешних перевозок легла на порты и железные дороги Дальнего Востока. В этих условиях особую роль в деле обеспечения транспортировки грузов, поставляемых по ленд-лизу, сыграл именно Владивостокский морской торговый порт, через который прошло более 47% всех иностранных поставок по ленд-лизу [6, с. 107–127].

Новую мировую войну портовое хозяйство Владивостока встретило неподготовленным. Во-первых, исторически Владивостокский порт в первую очередь ориентировался на экспорт. При этом значительная часть портовых механизмов была приспособлена к переработке лишь мелкого ящичного и мешкового груза, а из имеющихся 42 механических перегружателей не более половины предназначались к переработке крупнотоннажного груза (Государственный архив Приморского края, далее – ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 9. Д. 20. Л. 2). Во-вторых, в связи с началом Великой Отечественной войны обострилась кадровая проблема. Массовый призыв военнослужащих на фронт и усилившаяся одновременно с этим эксплуатационная деятельность образовали резкую нехватку рабочей силы. Так, в течение 1941 г. количество работников порта уменьшилось на 28,4%: с 2700 человек в январе до 1933 к декабрю. Естественно, снижение числа работников шло в первую очередь за счет низкоквалифицированных кадров. Если в январе 1941 г. в порту трудилось 1338 человек, задействованных в выполнении погрузочно-разгрузочных работ, то к декабрю того же года – лишь 895 (снижение на 33,1%) (ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 9. Д. 52. Л. 28–29).

В условиях начавшейся Великой Отечественной войны основной задачей Владивостокского порта стала скоростная обработка большого числа неравномерно прибывающих судов, а

также своевременная погрузка и отправка импортных грузов железной дорогой, при этом затруднявшаяся сохранившимся грузооборотом по малому каботажу¹. Как уже отмечалось, в материально-техническом отношении порт не был готов к выполнению поставленной задачи, о чем руководство СССР, безусловно, было проинформировано. В августе 1941 г. Совет Народных Комиссаров (СНК) и Государственный Комитет Обороны (ГКО) приняли решение о реконструкции и развитии портов Дальнего Востока, с целью улучшения материально-технической базы и вовлечения их в систему ленд-лизских поставок. Во Владивосток в качестве уполномоченного СНК был командирован начальник Политуправления Народного Комиссариата Морского Флота (НКМФ), заместитель наркома Л.Ю. Белыхов вместе с группой из 50 специалистов в сфере морского транспорта [4, с. 87]. Они изучили обстановку и возможности расширения береговой базы торгового флота. На основании материалов проверки уже к 29 августа 1941 г. СНК СССР издал постановление о расширении, упорядочении и капитальном ремонте Владивостокского торгового порта для переработки импортных грузов. К 12 сентября Приморский крайком ВКП(б) утвердил план мероприятий по реализации решения СНК и установил сроки окончания работ к ноябрю 1941 г., когда планировались первые поставки из портов США (ГАПК. Ф. Р-261. Оп. 1. Д. 9. Л. 1).

Во исполнение постановления СНК в последнем квартале 1941 г. во Владивостокском морском торговом порту, которым в то время руководил А.Х. Передерий, были реконструированы подъездные железнодорожные пути и установлены новые механизмы для переработки грузов (ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 7. Д. 101. Л. 4–5). Однако к концу года выяснилось, что для эффективного функционирования порта в условиях массового приема грузов предложенных мер недостаточно. Уже в ноябре 1941 г. на рейде в ожидании выгрузки простаивали десятки пароходов (ГАПК. Ф. Р-261. Оп. 1. Д. 9. Л. 17).

В целях улучшения материальной базы портового хозяйства Владивостока, особенно в условиях запланированного на 1942 г. резкого увеличения импортных поставок, годовой план

нового капитального строительства в порту был значительно расширен. Окончательный его вариант был утвержден стоимостью в 7,1 млн руб. Квартальные и годовые планы ввиду различных обстоятельств, осложнявших их выполнение, постоянно корректировались. Итоговое финансирование по объектам строительства за 1942 г. составило 5,3 млн руб. (ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 7. Д. 101. Л. 3).

Все возрастающая нагрузка на порт, перекачивание ресурсов с Востока страны на Запад, а также возникающие проблемы и недочеты в ходе строительства – все это негативно сказывалось на результатах модернизации. Тенденцией стало невыполнение обязательств по поставкам строительных материалов и, как следствие, их дефицит, что неизбежно приводило к срыву сроков портового строительства. Так, сооружение крайне необходимых для разгрузки судов с двух бортов металлических понтонов было завершено на 90%. Недостаток цемента, железа, стали, электрооборудования, судостроительного леса и других важных материалов препятствовал расширению крупных причалов и складских помещений. Не хватало транспортных средств и топлива, что также вело к перебоям не только в строительных, но и в погрузочно-разгрузочных работах.

По-прежнему сохранялась и все больше обострялась кадровая проблема. В пояснительной записке к годовому отчету по капитальному строительству главного инженера ВМТП отмечался недостаток рабочих более 35–50% от плановой потребности (ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 7. Д. 101. Л. 3–5).

В течение всего 1942 г. кадровый состав порта характеризовался значительной сменяемостью (табл. 1). Как видно из таблицы, к середине 1942 г. численность работников Владивостокского порта значительно сократилась. Столь резкое сокращение было связано с активизацией призывных мероприятий, которые в первую очередь затрагивали малоквалифицированные кадры, тем самым лишая порт основной рабочей силы – грузчиков. В этих условиях возросшая стратегическая важность Владивостокского порта требовала от руководства поиска и привлечения новых работников.

Важно отметить взаимосвязь объема грузооборота порта и численности его кадрового состава в 1942 г., схожих по своей динамике. По мере стабильного увеличения в течение года количества поступающих в порт грузов возрас-

¹ Малый каботаж – сообщение между портами одного моря; при этом в Тихоокеанском бассейне как одно рассматриваются Японское, Охотское и Берингово моря.

**Динамика численности кадрового состава
Владивостокского морского торгового порта за 1942 г.**

Месяц	Контингент, чел.	Прибыло, чел.	Убыло, чел.		Грузооборот порта, тыс. т	Обеспечен- ность грузчи- ками, %
			Всего	В т.ч. на фронт		
Январь	2291	203	226	4	42,3	242,3
Февраль	2263	70	263	161	48,9	179,5
Март	2075	64	339	230	51,4	123,5
Апрель	1800	86	195	81	41,2	109,8
Май	1691	377	122	0	80,9	71,6
Июнь	1906	165	136	2	57	172
Июль	1935	197	66	2	50,3	145,5
Август	2066	134	160	30	99,5	76,3
Сентябрь	2040	70	159	54	91,6	54,5
Октябрь	1951	605	187	18	115,9	39,3
Ноябрь	2369	455	242	4	100,3	53
Декабрь	2582	387	184	22	151,6	42,9
Итого		2813	2279	608	–	–

Источник: ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 9. Д. 34. Л. 28–30.

тает количество командированной или нанятой портом рабочей силы при пропорциональном уменьшении количества призывников или лиц, покинувших порт по различным обстоятельствам. При этом летом 1942 г. призыв портовых работников практически прекращается, возобновляясь лишь по причине тяжелого положения Красной армии на фронтах осенью-зимой 1942 г.

Однако подобная динамика создавала для Владивостокского порта одну из главных проблем военного времени – хронический дефицит рабочей силы, задействованной на погрузочно-разгрузочных работах, о чем свидетельствует показатель обеспеченности грузчиками по месяцам. Практически всю вторую полови-

ну 1942 г. требовалось увеличение контингента грузчиков на 30–50%. Это обстоятельство, в условиях усилившегося грузопотока, обусловило потребность искать дополнительные источники комплектования кадров и прежде всего – работников, занятых на погрузочно-разгрузочных работах.

Дополнительным испытанием для порта стало ожидание резкого увеличения импортного грузопотока с мая 1942 г. Дело в том, что основные поставки по ленд-лизу в конце 1941 – начале 1942 гг. предназначались для портов Мурманска, Архангельска и Северодвинска, по достаточно простой причине – географической близости к портам отправки. Однако активизация германского военно-морского флота в аква-

тории Северного и Белого морей и вызванные этим значительные потери союзнических конвоев вынудили искать альтернативные маршруты. По этой причине именно Дальний Восток взял на себя роль основного транспортного коридора морского ленд-лиза [8, с. 10–11].

Данные обстоятельства не остались без внимания руководства Приморского края, и в мае 1942 г. решением Краевого и Городского комитета ВКП(б) на работу в порт были направлены рабочие и служащие предприятий и организаций г. Владивостока. По своему составу привлеченная рабочая сила состояла большей частью из женщин и подростков. Ежедневно привлекалось от 150 до 1000 чел. Привлеченные работники, незнакомые со спецификой работы в порту, не выполняли нормы погрузочно-разгрузочных работ. Однако в самые напряженные моменты, когда в порт в большом количестве начали приходить суда, значительный вклад в обработку грузов внесла именно привлеченная рабочая сила. О важности обеспечения порта дополнительной рабочей силой свидетельствует тот факт, что вопросом мобилизации рабочих занимался лично секретарь краевого комитета партии Н.М. Пегов. В своих мемуарах Пегов вспоминает случай, когда летом 1942 г. во Владивосток должен был прибыть представитель президента США: «Мне доложили, что он хочет осмотреть порт. В тот момент в порту скопилось большое количество грузов, которые мы ... не могли вывезти из-за отсутствия вагонов». Осознавая необходимость представить в лучшем свете работу портовиков и не дать «союзникам ни малейшего повода для оправдания медленной поставки материалов», в кратчайшие сроки с помощью жителей города порт фактически полностью был очищен от скопившихся грузов [7, с. 174].

В целом, несмотря на все трудности военного времени, портовое хозяйство функционировало исправно, и значительная часть работ по реконструкции порта была своевременно завершена: произведено строительство новых 17-го и 13-го причалов и реконструкция старых, 14-го и 18-го; завершено строительство системы водоснабжения порта, причальных железнодорожных путей на 18-м, 19-м, 20-м, 21-м и 30-м причалах; построена новая угольная база на мысе Чуркин; полностью завершено строительство подкрановых опор и путей протяженностью 134 м; построены швартовые приспособления, линия троллейного питания;

на 80% выполнены работы по монтажу дежурного освещения порта; построены две нитки подкрановых путей на 20-м причале; смонтировано 4 порталных крана и ряд малых механизмов. Всего введено в эксплуатацию 24 объекта. Общее выполнение плана строительно-монтажных работ по Владивостокскому порту в 1942 г. составило 3 млн 754 тыс. руб., то есть 70,8% от запланированных средств (ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 7. Д. 101. Л. 5).

Учитывая отсутствие времени на масштабное материально-техническое перевооружение портового хозяйства, значительную роль в выполнении производственных задач играла интенсификация и рационализация деятельности: изменение порядка эксплуатации основных механизмов, пересмотр методов разгрузки судов и погрузки грузов в вагоны для освобождения затоваренных складских помещений, а также повышение трудовой дисциплины и инициативы.

С целью ускоренной переработки импортных грузов и во избежание затоваривания складских помещений традиционная схема разгрузки «борт – склад – вагон» была заменена портовиками на более эффективную «борт – вагон». Грузы с борта судна по ленточным транспортерам непосредственно загружались в вагоны либо перегружались в них с помощью порталных кранов, таким образом минуя складские помещения. Это позволяло снизить расход электроэнергии, затраты на хранение грузов на складе и освободить дополнительные рабочие руки. Погрузка производилась сразу в 3–4 вагона, по числу установленных ленточных транспортеров. При непрерывной работе механизмов погрузка обеспечивалась за 20–30 мин. В 1942 г. впервые в истории Владивостокского порта были выгружены два крупнотоннажных судна с небывалой до этого экономией времени. Пароход «Советская Латвия» разгрузили на два борта на 33, а пароход «Кулу» – на 51 час раньше намеченного по установленным нормам срока (ГАПК. Ф. Р-261. Оп. 1. Д. 9. Л. 11, 137). Однако не всегда удавалось максимально реализовать производственный потенциал порта. По варианту разгрузки «судно – вагон» и обратно обрабатывались далеко не все приходящие в порт суда, что было связано с несвоевременной подачей железнодорожных вагонов в порт. Это же обстоятельство повлияло на увеличение коэффициента перевалки², поскольку из-за от-

² Коэффициент перевалки – среднее число грузовых операций, проводимых с каждой тонной груза в порту.

сутствия вагонов грузы приходилось выгружать на склады вместо непосредственной погрузки в вагоны (ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 9. Д. 34. Л. 9).

Для увеличения производительности труда в порту была проведена большая работа по внедрению новых и ремонту старых механизмов. В 1942 г. силами коллектива были отремонтированы и подготовлены к работе плавучий кран, угольный конвейер, стационарные ленточные транспортеры, переоборудован железнодорожный кран с бензинового на электродвигатель. Кроме того, порт получил большую партию импортного кранового оборудования, часть из которого в том же году была введена в эксплуатацию: два 3-тонных порталных крана, один железнодорожный 25-тонный кран. В целом среднемесячный охват механизацией грузовых работ в порту в 1942 г. достигал 87%, что являлось выполнением планового задания на 94,2%. Недовыполнение плана обуславливалось структурой грузов, которые по своей конфигурации не могли быть переработаны механизированным способом (ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 9. Д. 34. Л. 10, 20–21).

Механизация работ и всевозрастающая товарная нагрузка требовали квалифицированных кадров. Для подготовки механизаторов руководством порта были организованы краткосрочные курсы, а также курсы с отрывом от производства. К обучению на курсах были привлечены как кадровые грузчики порта, желающие пройти переквалификацию, так и добровольцы из города. Это позволило частично восполнить дефицит кадровых механизаторов, однако практических навыков у слушателей курсов не хватало, что подчас имело тяжелые последствия. Так, из-за недостаточной квалификации крановщиков, в декабре 1941 г. произошло четыре случая опрокидывания железнодорожных кранов (ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 9. Д. 34. Л. 21, 23).

Необходимо отметить, что несмотря на большое количество привлеченной сторонней рабочей силы, количество случаев производственного травматизма в порту снизилось в 1942 г. по сравнению с 1941 г. с 258 до 200. Основной причиной несчастных случаев по-прежнему оставалась неопытность и несоблюдение правил техники безопасности (ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 9. Д. 34. Л. 100).

В целом, в течение 1941–1942 гг. в порту была проведена значительная работа по модернизации материально-технической и организационно-управленческой деятельности, что во

многом способствовало выполнению поставленных перед портом задач. Основой производственной деятельности Владивостокского порта была работа с грузопотоками. Одной из главных трудностей в освоении грузооборота в 1942 г. стала необходимость совмещения переработки как массово поступающих импортных, так и региональных грузов. Следует отметить, что основной поток поставок по ленд-лизу начался только с мая 1942 г., и если до этого порт работал без особого напряжения с малым каботажом, то к лету волнообразно поступающий импортный груз кардинально усложнил работу (табл. 2). Как видно из таблицы, в 1942 г. грузооборот порта характеризовался ежемесячным повышением доли импорта, которая к декабрю 1942 г. достигла 94,4% от всех поступающих в порт грузов. Связано это было, как отмечалось ранее, с началом массовых поставок союзников по ленд-лизу летом 1942 г. По отдельным месяцам (июнь, сентябрь) порт даже не мог полностью обработать все пришедшие суда, и они переходили на следующий месяц.

Определенные осложнения в работе Владивостокского порта в 1942 г. были вызваны резким изменением в структуре поступающих грузов. Сократился объем массовых грузов, таких как хлеб, переработка которого производилась главным образом механизированным способом и по варианту «борт – вагон». В то же время вырос удельный вес тяжеловесных и бочковых грузов (причем последний вообще не предусматривался планом поставок).

Если в начале года особых трудностей в работе с импортом порт не ощущал, так как к его переработке по своей механизации и причальному фронту он был подготовлен, то начиная со второй половины года массовый поток машинного оборудования, продовольствия в ящиках до 400 кг, сахара-сырца в мешках весом до 200 кг и пр. значительно усложнил весь процесс обработки судов. Переработка этих грузов требовала значительно большей квалификации грузчиков и не могла осуществляться на имеющихся механизмах. Приходилось предварительно проводить выгрузку на причал, перед погрузкой в вагоны. Такой вариант переработки грузов требовал привлечения значительно большего количества рабочей силы, чем при варианте «борт – вагон» или «борт – плавсредство» (баржа или понтон).

Действия по приему грузов ленд-лиза не ограничивались лишь работой порта. В тес-

Грузооборот Владивостокского морского торгового порта в 1942 г.

Месяц	Общий грузооборот порта, тыс. т	Тоннаж прибывших импортных грузов		Физическая грузопереработка ³ импортных грузов, %
		тыс. т	% от грузооборота	
Январь	42,3	0	0	0
Февраль	48,9	7,9	16,2	96,2
Март	51,4	14,9	29	102
Апрель	41,2	14,3	37,7	81,8
Май	80,9	42,4	52,4	94,6
Июнь	57	24,5	43	58,4
Июль	50,3	6,7	13,3	104,5
Август	99,5	60,8	61,1	81,4
Сентябрь	91,6	67,9	74,1	62
Октябрь	115,9	74,8	64,5	114,4
Ноябрь	100,3	80,2	80	88,8
Декабрь	151,6	143,1	94,4	79,7
Итого	930,9	537,5	57,7	85,3

Источник: ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 9. Д. 34. Л. 16–17.

ной взаимосвязи трудились работники порта и железной дороги. Во Владивостокском порту изыскивались новые методы работы, формировался единый с железнодорожниками план переработки грузов. В центре его организации стояла координация действий транспортников. Утверждался твердый график работы маневровых паровозов. На железнодорожных станциях создавались единые смены, за причалами закреплялись постоянные младшие и старшие весовщики, а также тальманы порта и дежурный помощник заведующего причалами [4, с. 137].

³ Физическая грузопереработка – тоннаж груза, пересекшего линию причала только один раз.

В порту создавалась единая технологическая цепочка, регулирующая работу служб Приморской железной дороги и Владивостокского торгового порта.

В указанный период значительно возрос вагонооборот в порту и изменилась его структура. Если в 1941 г. в порт было подано 40871 вагонов общим тоннажем в 653,5 тыс. т, то к 1942 г. их количество возросло до 42117 при тоннаже 719,3 тыс. т. Характерными стали два явления. Во-первых, непропорциональный рост количества поданных вагонов (3,04%) и тоннажа (10,06%), что говорит об упрощении требований по максимальной загрузке, вследствие нехватки подвижного состава. Во-вторых, в свя-

зи со сменой ориентации порта с переработки экспорта на импорт изменениям подверглась и структура вагонооборота. В 1941 г. под погрузку в порту было подано 23474 вагона при тоннаже в 334,1 тыс. т, а в 1942 г. – уже 28672 при 452,5 тыс. т грузов (рост на 122,1% и 135,4% соответственно). Зеркальные изменения произошли и с показателями по выгрузке вагонов, где количество уменьшилось на 22,6%, а тоннаж на 16,5% (За счет чего и получилось увеличить подачу ж/д порожняка для вывоза импорта) (ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 9. Д. 34. Л. 4).

Изменилась и характеристика поступающих грузов. Необходимо было срочно отправить специальными транспортными средствами продовольственные и наливные грузы – спирт, бензин, различные масла, особо ценные товары (обувь, кожу, сукно, инструменты, приборы). Предъявленные к перевозке более 8 тыс. импортных платформ, 1,2 тыс. паровозов, 32 энергопоезда, 480 энерговагонов, 100 электростанций и другие подвижные единицы, поступившие в разобранном виде, требовали усиления железнодорожных путей, дополнительных площадей для выгрузки и сборки [11, с. 192].

Безусловно, обеспечение столь сложных транспортных мероприятий сопровождалось появлением проблем как технического, так и организационного характера во взаимодействии порта и железной дороги. Зачастую железная дорога не могла обеспечить своевременную подачу порожняка под загрузку. Такие задержки негативно сказывались на работе порта и приводили к простоям рабочей силы и механизмов. Однако в 1942 г. количество простоев снизилось по сравнению с предыдущим годом на 53,8%. Но если в 1941 г. подавляющая часть простоев происходила из-за отсутствия работ, то основной причиной задержки работ в 1942 г. стала именно несвоевременная подача железнодорожного (ж/д) порожняка (ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 9. Д. 34. Л. 10–11). В своих мемуарах Н.М. Пегов отмечал острую нехватку вагонного парка по всей стране. Соответственно, решать проблему своевременной погрузки предстояло местным властям своими силами. Здесь пригодился опыт деятельности порта в годы Первой мировой войны: «...В крайкоме предварительно долго ломали голову с железнодорожниками и портовиками над этой проблемой (нехваткой ж/д порожняка. – прим. авт.) ...Если бы один-два судна в караване везли не грузы, а железнодорожные вагоны и платформы в разобранном

виде, то в порту эти суда разгружались бы в первую очередь, затем мы собирали бы вагоны и платформы и грузили на них доставленные грузы». Эта идея была озвучена А.И. Микояну, и уже «через некоторое время Владивосток стал получать из США вагоны и платформы в разобранном виде, которые монтировались здесь же в порту, в специально построенных для этой цели мастерских», что позволило частично решить проблему нехватки железнодорожного порожняка [7, с. 176–177].

Таким образом, в первые годы Великой Отечественной войны Владивостокский морской торговый порт стал одним из важнейших пунктов ввоза иностранных товаров, поставляемых по программе ленд-лиза. По итогам работы в 1942 г. работниками порта было получено 1135 поощрений (из которых 877 получили рабочие), а 117 человек были удостоены правительственных наград, в том числе награждены Орденом Трудового Красного Знамени – 2 человека, Орденом «Знак Почета» – 6 человек, Орденом Красной Звезды – 2 человека, медалью «За трудовую доблесть» – 5 человек, медалью «За боевые заслуги» – 10 человек, похвальной грамотой НКМФ СССР – 37 человек (ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 9. Д. 34. Л. 31).

Несмотря на возникающие трудности, уже известные порту Владивостока по периоду Первой мировой войны (неравномерно поступающие колоссальные объемы негабаритных грузов, отсутствие необходимого количества порожних вагонов и локомотивов для своевременного их вывоза из порта, затоваривание причалов и складских помещений, простаивание значительного количества судов в ожидании разгрузки, нехватка кадров), порт в целом справился с возложенной на него задачей и сумел обеспечить своевременную разгрузку и бесперебойную отправку импортных грузов на фронт. Осознавая важность Владивостока в транспортном отношении, руководство СССР уделяло значительное внимание совершенствованию материально-технической базы порта (своевременно были проведены капитальный и текущий ремонт значительной территории порта, введен в строй целый ряд механизмов), администрацией и работниками порта была проведена большая работа по рационализации и совершенствованию погрузочно-разгрузочных работ, а местные органы власти всячески содействовали реализации производственной деятельности.

Как итог, благодаря совместным усилиям портовиков, железнодорожников и местной администрации, в 1941–1942 г. во Владивостоке удалось создать эффективно функционирующий транспортный узел, который в течение пяти лет Великой Отечественной войны являлся основой Тихоокеанского транспортного коридора ленд-лиза.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Вознесенский Н.А. Военная экономика СССР в период Отечественной войны. М.: Экономическая газета, 2003.
2. Ильин Д.В. Восприятие Советского Союза американскими парламентариями и пролонгация акта о ленд-лизе (1943–1945 гг.) // Вестник Вятского государственного гуманитарного университета. 2012. № 4. С. 72–79.
3. Красавцев Л.Б. Проблемы разгрузки судов с грузами военной помощи в Архангельском морском торговом порту в 1941–1945 гг. // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2018. № 1. С. 5–17.
4. Медведева Л.М. Транспорт Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). Владивосток: Изд-во ВГУ-ЭС, 2005.
5. Овери Р.Дж. Торговля, помощь, технология // Союзники в войне. 1941–1945. М.: Наука, 1995. С. 225–253.
6. Паперно А.Х. Ленд-лиз. Тихий океан. М.: Terra-Книжный Клуб, 1998.
7. Пегов Н.М. Далекое-близкое. Воспоминания. М.: Политиздат, 1982.
8. Соколов В.В. Ленд-лиз в годы Второй мировой войны // Новая и новейшая история. 2010. № 6. С. 3–17.
9. Стефан Д. Русско-американские экономические отношения на Тихом океане: исторический аспект // Советско-американские экономические отношения в бассейне Тихого океана. М.: Прогресс, 1987. С. 96–118.
10. Ткачева Г.А. Оборонно-экономический потенциал Дальнего Востока СССР в 1941–1945 гг. Владивосток: ТОВМИ, 2005.
11. Ткачева Г.А. Транспорт Дальнего Востока СССР в обеспечении экономического сотрудничества со странами антигитлеровской коалиции в годы Великой Отечественной войны (1941–1945) // Военно-техническое сотрудничество России: история и современность: материалы работы научной конференции, 25 октября 2012 г. СПб.: Политехника-сервис, 2013. С. 184–194.

REFERENCES

1. Voznesenskii, N.A., 2003. Voennaya ekonomika SSSR v period Otechestvennoi voiny [The war economy of the USSR during the Great Patriotic War]. Moskva: Ekonomicheskaya gazeta. (in Russ.)
2. Il'in, D.V., 2012. Vospriyatie Sovetskogo Soyuzа amerikanskimi parlamentariyami i prolongatsiya akta o lend-lize (1943–1945 gg.) [The perception of the Soviet Union by US congressional representatives and the extension of the Lend-Lease Act, 1943–1945], Vestnik Vyatskogo gosudarstvennogo humanitarnogo universiteta, no. 4, pp. 72–79. (in Russ.)
3. Krasavtsev, L.B., 2018. Problemy razgruzki sudov s gruzami voennoi pomoshchi v Arkhangel'skom morskoye torgovom portu v 1941–1945 godakh [Challenges related to unloading the ships with military aid cargo in the Arkhangelsk commercial seaport in 1941–1945], Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki, no. 1, pp. 5–17. (in Russ.)
4. Medvedeva, L.M., 2005. Transport Dal'nego Vostoka SSSR v gody Velikoi Otechestvennoi voiny (1941–1945 gg.) [The transport of the Soviet Far East during the Great Patriotic War, 1941–1945]. Vladivostok: Izd-vo VGUES. (in Russ.)
5. Overy, R.J., 1995. Torgovlya, pomoshch', tekhnologiya [Trade, aid, technology]. In: Soyuzniki v voine. 1941–1945. Moskva: Nauka, 1995, pp. 225–253. (in Russ.)
6. Paperno, A.Kh., 1998. Lend-liz. Tikhii okean [Lend Lease and the Pacific]. Moskva: Terra-Knizhii klub. (in Russ.)
7. Pegov, N.M., 1982. Dalekoe-blizkoe. Vospominaniya [Far and near. Memories]. Moskva: Politizdat. (in Russ.)
8. Sokolov, V.V., 2010. Lend-liz v gody Vtoroi mirovoi voiny [Lend-Lease during the Second World War], Novaya i noveishaya istoriya, no. 6, pp. 3–17. (in Russ.)
9. Stephen, D., 1987. Russko-amerikanskіe ekonomicheskie otnosheniya na Tikhom okeane: istoricheskii aspekt [Russian-American economic relations in the Pacific: a historical aspect]. In: Sovetsko-amerikanskіe ekonomicheskie otnosheniya v basseine Tikhogo okeana. Moskva: Progress, 1987, pp. 96–118. (in Russ.)
10. Tkacheva, G.A., 2005. Oboronno-ekonomicheskii potentsial Dal'nego Vostoka SSSR v 1941–1945 gg. [The defense and economic potential of the Soviet Far East in 1941–1945]. Vladivostok: TOVMI. (in Russ.)

11. Tkacheva, G.A., 2013. Transport Dal'nego Vostoka SSSR v obespechenii ekonomicheskogo sotrudnichestva so stranami antigitlerovskoi koalitsii v gody Velikoi Otechestvennoi voiny (1941–1945) [The transport of the Soviet Far East in economic cooperation with the Allied countries during the Great Patriotic War, 1941–1945]. In: Voenno-tekhnicheskoe sotrudnichestvo Rossii: istoriya i sovremennost': materialy raboty nauchnoi konferentsii, 25 oktyabrya 2012 g. Sankt-Peterburg: Politehnika-servis, 2013, pp. 184–194. (in Russ.)