СЕКЦИЯ
ИСТОРИЯ. ПОЛИТОЛОГИЯ. ГОСУДАРСТВОВЕДЕНИЕ

УДК 947:656(571.6)

МОРСКИЕ ПОРТЫ ПРИМОРСКОГО КРАЯ: НЕЗАВЕРШЕННЫЕ И ОТЛОЖЕННЫЕ ПРОЕКТЫ 1990-Х ГГ.

Воронцов Николай Степанович

Институт истории, археологии и этнографии
народов Дальнего Востока ДВО РАН,
Владивостокский государственный университет
г. Владивосток, Россия
nsv91@yandex.ru

Аннотация. В статье на основе архивных источников исследуются планы развития портовой инфраструктуры Приморья в 1990-е гг. Анализируется исторический опыт разработки проектов создания транзитного узла в бухте Троицы (Хасанский район), портов в бухте Суходол (Шкотовский район) и Владивостокского универсального транспортного узла. Анализ официальной переписки, протоколов совещаний и технико-экономических обоснований позволяет выявить комплекс экономических, финансовых и политических причин, по которым эти масштабные замыслы не были воплощены в жизнь.

Ключевые слова: морские порты, транспортная инфраструктура, Приморский край, бухта Троицы, бухта Суходол, транзитный коридор.

SEA PORTS OF PRIMORSKY KRAI: UNFINISHED AND DEFERRED PROJECTS OF THE 1990S

Vorontsov Nikolay Stepanovich

Institute of History,
Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, FEB RAS
Vladivostok State University
Vladivostok, Russia
nsv91@yandex.ru

Abstract. The article examines plans for the development of port infrastructure in Primorsky Krai during the 1990s based on archival sources. It analyzes the historical experience of developing projects for a transit hub in Troitsa Bay (Khasansky District), ports in Sukhodol Bay (Shkotovsky

District), and the Vladivostok Universal Transport Hub. The study of official correspondence, meeting minutes, and feasibility studies reveals a complex of economic, financial, and political reasons why these large-scale projects were never implemented.

Keywords: Sea ports, Transport infrastructure, Primorsky Krai, Troitsa Bay, Sukhodol Bay, Transit corridor.

Распад Советского Союза и начало рыночных реформ поставили перед морскими портами Дальнего Востока сложную задачу интеграции в международную транспортную систему. В первой половине 1990-х гг., на фоне ожиданий бурного экономического роста и притока иностранных инвестиций, в Приморском крае возникло множество планов по созданию новых портов [4, с. 58]. Эти идеи, рожденные в эпоху больших надежд, отражали стремление региональных властей и бизнеса не только адаптироваться к новым реалиям, но и занять свою нишу в стремительно развивающемся экономическом пространстве Северо-Восточной Азии [1, с. 107].

Новые экономические условия требовали новых подходов к организации морских перевозок, обработке грузов в условиях открытости и объявленных рыночных реформ [3, с. 112]. 1 января 1992 г. для иностранных судов был открыт порт Владивосток. Два крупнейших по грузообороту порта Приморья – Восточный порт и Находка – были включены в первую на Дальнем Востоке свободную экономическую зону (СЭЗ «Находка») [15, с. 70]. Тем не менее, существовавшие мощности считались недостаточными для растущего рынка транзитных перевозок, что подстегнуло разработку проектов новых «морских ворот» России [5, с. 3].

Одним из наиболее амбициозных замыслов стало создание крупного транзитного транспортного узла в Хасанском районе на юго-западе Приморья. Как отмечает историк А.Е. Савченко, здесь ещё в последние советские годы возникли «миражи Сингапура и Пусана», годами влекущие региональных и федеральных чиновников [16, с. 49]. Ключевой фигурой здесь выступил Хасанский морской коммерческий порт (ХМКП) в бухте Троицы (пос. Зарубино), открытый для иностранных судов распоряжением Правительства России от 15 апреля 1992 г [6, л. 26].

Руководство порта и администрация края во главе с Е.И. Наздратенко видели в бухте Троицы идеальную гавань [14, л. 54]. Началось техническое перевооружение порта за счет собственных средств: через компании «Trans-World Group» (США) и «Mitsui & Co» (Япония) были осуществлены закупки оборудования на сумму 11,8 млн долларов США [6, л. 27]. Нераздельной частью проекта также должно было стать строительство железнодорожного перехода Махалино – Хуньчунь, который должен был соединить порт с северо-восточными провинциями Китая [2, с. 43].

В обращениях к Правительству России в июле 1993 г. администрация края просила предоставить ХМКП беспрецедентные льготы: освобождение от таможенных пошлин на импорт оборудования, отсрочку таможенных платежей, разрешение оставлять всю валютную выручку, а также выделить льготный инвестиционный кредит в размере 18 млрд рублей [6, л. 28]. В 1995 г. концепция оформилась в проект «Приморского транзитного транспортного узла», включавший строительство железнодорожной ветки со сдвоенной российской и китайской

колеей от Хуньчуня до Зарубино, возведение шести новых терминалов для сельскохозяйственных грузов, контейнеров, леса, металлов, сыпучих и жидких грузов, создание жилого массива на 10 тыс. человек и строительство двухсторонней платной автомобильной дороги до границы с КНР [14, л. 54].

Оптимистичные расчеты проектировщиков показывали, что только за перевоз транзитных грузов через Хасанский район край мог получать до 55 млн долларов США ежегодно. Для финансирования проекта планировалось создать международную холдинговую корпорацию с привлечением инвесторов из Китая, Японии и Южной Кореи, которые, по заверениям Е.И. Наздратенко, были готовы вложить около 700 млн долларов [14, л. 47].

Несмотря на поддержку правительства и видимые преимущества, проект столкнулся с рядом непреодолимых препятствий. Федеральный бюджет, истощенный кризисом, не смог выделить даже малую долю необходимых средства. Ещё в сентябре 1993 г. Министерство транспорта России известило власти Приморья, что Хасанский порт не включен в перечень объектов, получающих государственный кредит [9, л. 48]. Кроме того, реальная заинтересованность иностранных партнеров оказалась слабой. Для Китая хасанский коридор был лишь одним из многих маршрутов, а Япония видела в его развитии угрозу собственным транспортным интересам [4, с. 61-62].

Как отмечают исследователи, образ Хасанского порта как новых морских ворот России был в значительной степени мифологизирован его руководством, а расчеты грузопотоков оказались чрезвычайно завышенными [16, с. 53]. В результате, несмотря на отдельные успехи (железнодорожное сообщение с Китаем удалось наладить в начале 2000-х гг. [2, с. 43]), большая часть грандиозных планов 1990-х гг. в Хасанском районе реализована не была.

Параллельно с хасанским направлением велась активная работа по поиску новых портовых площадок в Шкотовском районе.

В ноябре 1993 г. администрация города Большого Камня предложила В.С. Черномырдину и Е.И. Наздратенко рассмотреть концепцией размещения трех новых морских торговых портов [8, л. 49]: в районе мыса Максимова – лесной порт (3 млн т/год), терминалы для контейнеров и металла (5 млн т/год); в Бухте Пяти Охотников – бункеровочная нефтебаза (4 млн т/год); на мысе Красном (бухта Суходол) – комплекс для навалочных и сыпучих грузов (12 млн т/год) [14, л. 54].

Краевые власти поддержали инициативу. Ведущая роль в реализации была отведена АО «Прометей». В 1994 г. межведомственная комиссия выбрала местом строительства мыс Красный в бухте Суходол [12, л. 17]. 17 мая 1994 г. компания получила государственный акт на земельный участок под строительство портово-причальных комплексов [11, л. 15–16]. Проект мощностью 8 млн тонн в год (цемент, клинкер, металлопрокат) также решал давнюю проблему – вынос Владивостокской нефтебазы из города.

Стоимость контракта «под ключ» оценивалась в 202,5 млн долларов США [12, л. 15]. Администрация Приморского края вела переговоры с американской «Midway Trading», японской «Mitsui» и российско-японским СП «Роско» [10, л. 128]. Заместитель главы администрации И.Л. Бельчук в октябре 1994 г. в письме вице-премьеру О.Н. Сосковцу утверждал, что инвесторы готовы немедленно

вложить средства и ждут лишь одобрения Москвы, а приток инвестиций в размере 500 млн долларов «решительно поднимет экономику Приморского края» [12, л. 7].

Однако и этот проект столкнулся с суровой реальностью 1990-х гг. Строительству порта на мысе Максимова активно сопротивлялось руководство Дальневосточного завода «Звезда», ссылаясь на необходимость развития военного судостроения и сохранения санитарно-защитной зоны [13, л. 15]. Планы предприятия «Восток» по перевалке австралийского глинозема через новый порт вызвали протесты работников «Звезды» и критику санэпидемнадзора, который констатировал, что разработка ТЭО велась без его заключения [13, л. 20].

В дополнение к этому, в отличие от Хасанского района, в Шкотовском не было готовых портовых заделов, что увеличивало затраты на строительство. Ни государство, ни частные инвесторы не были готовы к таким вложениям в условиях экономической нестабильности.

Помимо периферийных проектов, разрабатывались и планы реконструкции транспортной инфраструктуры столицы Приморья. Так, предложенная в 1992 г. концепция универсального транспортного узла, предполагала создание на западном берегу Уссурийского залива в районе бухт Патрокл – Горностай мощного мультимодального центра, объединяющего морской, железнодорожный, автомобильный и воздушный транспорт. Помимо порта, проект включал строительство второго аэропорта для Владивостока на искусственно намытой территории, которая также решала бы проблемы утилизации золы ТЭЦ-2 и городской свалки в бухте Горностай [7, л. 76–77].

Будущий Владивостокский универсальный транспортный узел виделся экстерриториальной зоной с безвизовым въездом для иностранцев и развитой сервисной инфраструктурой (рестораны, бизнес-центры, гостиницы, объекты отдыха). Строительство планировалось осуществить в два этапа (1993-2000 и 1997-2010 гг.) с общим объемом инвестиций около 11,7 млрд долларов США [7, л. 78]. Однако и этот масштабный замысел остался на бумаге из-за отсутствия финансирования и крайне неблагоприятной экономической ситуации.

В целом планы создания новых морских портов в Приморье в первой половине 1990-х гг., порождённые эпохой первоначальных больших надежд и ожиданий от интеграции России в экономику АТР, оказались невыполнимыми для своего времени. В них имелось рациональное зерно – стремление освоить ранее периферийные территории и разгрузить существующие портовые мощности. Однако воплощение смелых замыслов в жизнь сдерживал комплекс взаимосвязанных факторов: глубокий экономический кризис, в котором находилась страна, отсутствие государственного финансирования, слабый интерес реальных, а не декларативных иностранных инвесторов, межведомственные земельные и экологические конфликты, а также завышенные расчеты грузопотоков и ожидаемой прибыли. Реализация проектов требовала согласований с множеством министерств и ведомств (Минтранс, МПС, МИД, Минобороны, Государственный таможенный комитет, Федеральная пограничная служба и др.), что затягивало процесс на годы. Даже такой приоритетный проект, как транспортный узел в Зарубино, двигался крайне медленно.

В результате большинство планов либо остались на бумаге, либо были реализованы лишь частично и с большим опозданием. Опыт 1990-х гг. наглядно продемонстрировал, что для осуществления таких масштабных инфраструктурных проектов необходима не только инициатива «снизу», но и последовательная, подкрепленная ресурсами государственная политика.

Тем не менее, было бы ошибкой считать эти идеи бесполезной авантюрой. Спустя десятилетия многие из этих замыслов, хоть и в измененном виде, нашли свое воплощение. Шкотовский район стал площадкой для строительства угольного терминала «Порт Вера» и порта «Суходол», а интерес к транспортному потенциалу Хасанского района и порту Зарубино сохраняется и сегодня. Таким образом, проекты 1990-е гг. внесли свой вклад в концептуальную основу для дальнейшего развития портовой инфраструктуры российского Приморья, которая реализуется в наши дни в новых экономических и геополитических условиях.

Список источников и литературы:

1. Бардаль А.Б. Транспортный комплекс России в период реформ: Дальневосточный ракурс / А.Б. Бардаль // Пространственная экономика. 2017. № 4. С. 100–129.
2. Ващук А.С. Развитие предпринимательства на железнодорожном транспорте и в портовом хозяйстве Хасанского района Приморского края в конце XX – начале XXI вв. / А.С. Ващук // Региональные проблемы. 2017. Т. 20, № 3. С. 39–49.
3. Ващук А.С. Дальневосточный фронтир 1990-х годов: от «территории-крепости» к новым формам развития региона / А.С. Ващук, Н.С. Воронцов // Журнал фронтирных исследований. 2022. Т. 7, № 4. С. 104–135.
4. Воронцов Н.С. Новые порты и транспортные узлы Приморья в планах регионального руководства первой половины 1990-х гг. / Н.С. Воронцов // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2024. № 3. С. 57–69.
5. Головнин В. Встанет ли Владивосток в один ряд с Сингапуром? / В. Головнин // Утро России. 4 июля 1991. С. 3.
6. Государственный архив Приморского края. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 51.
7. Государственный архив Приморского края. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 54.
8. Государственный архив Приморского края. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 55.
9. Государственный архив Приморского края. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 139.
10. Государственный архив Приморского края. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 141.
11. Государственный архив Приморского края. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 149.
12. Государственный архив Приморского края. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 154.
13. Государственный архив Приморского края. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 207.
14. Государственный архив Приморского края. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 274.
15. Наумов Ю.А. Исторические аспекты становления города Находка / Ю.А. Наумов // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2014. № 2. С 61–76.
16. Савченко А.Е. Вызов пространства: абстрактная геополитика, потенциал территории и историческая колея дальневосточного приграничья в 1990-х гг. (на примере Хасанского района) / А.Е. Савченко // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2023. № 2. С. 48–56.

Поступила в редакцию 25 ноября 2025 г.