

*А. В. Лаврентьев<sup>1</sup>*

## **УСЛОВИЯ РЕАЛИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ (1990-е гг. – нач. XXI в.)**

---

---

*Проанализированы факторы, определившие становление и развитие международных транспортных сообщений на российском Дальнем Востоке; исследованы сопутствующие этому процессу проблемы.*

**Ключевые слова:** *регион, транспорт, внешнеэкономическая политика, социально-экономические процессы.*

Одной из ключевых проблем в диалоге России с государствами АТР является преимущественно однообразный и инерционный характер транспортных связей, свойственный периоду становления последних в годы «перестройки» и «болезненного» перехода к рыночным отношениям. Поэтому анализ сложного спектра обстоятельств организации международных коммуникаций в какой-то мере выявляет причины их нынешнего не вполне адекватного современным мировым вызовам состояния и, в конечном итоге, может способствовать внесению изменений в планы совершенствования этих сообщений.

Процессы политического и экономического распада, охватившие страну с начала 1990-х гг., усугубили и без того непростое положение Дальнего Востока. Сбои и остановка работы целых промышленных комплексов, постоянно растущие энергетические тарифы, – эти основные и другие сопутствующие им отрицательные факторы способствовали образованию некой внутригосударственной изоляции дальневосточных пространств. Прекращение централизованных поставок материальных ресурсов ощущалось на традиционно зависимых от ввоза окраинах страны гораздо острее, нежели в других российских субъектах.

В ситуации разраставшегося кризиса последние надежды возлагались на активное международное торгово-обменное и инвестиционное взаимодействие Дальнего Востока. Предшествующие попытки советского правительства в период «перестройки» стимулировать в рамках плановой

---

<sup>1</sup> © Александр Валентинович Лаврентьев, канд. истор. наук, доцент кафедры государственного и муниципального управления Института права и управления Владивостокского государственного университета экономики и сервиса, ул. Гоголя, 41, г. Владивосток, Приморский край, 690014, Россия, E-mail: AlecsandrLavrentyev@vvsu.ru.

### III. ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

---

системы внешнеэкономическую деятельность не успели привести к сколько-нибудь фундаментальным сдвигам. К 1992 г. удельный вес Дальнего Востока в российских торговых операциях со странами АТР составлял немногим более 20% [3].

Дальнейшая радикальная либерализация хозяйственной деятельности способствовала ликвидации обязательных валютных отчислений от прибыли организаций, напрямую работавших с зарубежными партнерами. Активизировался процесс создания совместных предприятий ввиду благоприятного льготного режима их деятельности. Окончательный переход от тотального государственного контроля международных экономических и социо-культурных сношений к более свободным формам мог содействовать в будущем превращению Дальнего Востока в один из деловых центров страны.

Для достижения этой цели помимо общих дипломатических и правовых основ требовались качественно иные транспортные коммуникации, а также соответствующие условия их функционирования. Возросший энтузиазм взаимного сотрудничества стран АТР и России порождал разноплановые межправительственные структуры с включением в их состав региональных представителей власти для обсуждения совместных проектов (в том числе и транспортных)<sup>1</sup>. Создавались как двухсторонние, так и расширенные специализированные комиссии<sup>2</sup>.

Параллельно налаживались и отраслевые контакты, которые позволяли обмениваться опытом, а в отдельных случаях косвенным образом способствовали углублению отношений с соседними государствами. В частности, развивались деловые контакты Дальневосточной и Харбинской железных дорог. На систематических переговорах российских и китайских делегаций, как правило, обсуждался довольно широкий круг вопросов<sup>3</sup>.

Ведущие специалисты Сахалинской железной дороги проходили стажировки в Японии после безвозмездной передачи последней дизель-поездов для работы на пригородных пассажирских линиях российского острова. Эти изначально сугубо ведомственные связи содействовали появлению общественной организации «За соединение мостами Хоккайдо с

---

<sup>1</sup> К ним, например, относились следующие структуры: Постоянная рабочая группа и Координационный Совет по межрегиональному и приграничному сотрудничеству межправительственной российско-китайской комиссии по экономическому и научно-техническому сотрудничеству; Постоянная смешанная комиссия «Российский Дальний Восток – Хоккайдо»; Инициативная рабочая группа «Дальний Восток России – Западное побережье США» и др.

<sup>2</sup> Так, проводились ежегодные совещания представителей железных дорог России, КНР, КНДР, Монголии, стран СНГ, а также внешнеэкономических организаций стран АТР по вопросам согласования объемов перевозок.

<sup>3</sup> Обсуждались возможности участия китайской рабочей силы в обустройстве приграничных станций, открытия новых туристических маршрутов и т.д.

Евроазиатским материком через Сахалин». Ее рабочие группы были образованы в городах Саппоро и Южно-Сахалинске [5].

Пересмотру подвергались правовые аспекты осуществления межгосударственных транспортных передвижений. Заключались новые соглашения, использовались конвенции, участниками которых были Россия (как правопреемник СССР) и заинтересованные в сотрудничестве с ней страны АТР.

Принятие и ревизия нормативных документов, формирование институционального поля для обсуждения перспективных предложений по развитию взаимных коммуникаций открывали возможности для расширения географии и характера международных сообщений на Дальнем Востоке. Особенно пристального внимания требовали юридические аспекты организации транспортных артерий, соединявших Дальний Восток с сопредельными провинциями КНР. Это обуславливалось фактором протяженной российско-китайской границы и во многом стихийно сложившихся в конце 1980-х гг. пунктов ее пересечения. На переговорах в ноябре 1991 г. в Харбине между расширенными делегациями МИД РСФСР и КНР отмечалось, что из 11 приграничных объектов пропуска фактически действовали только 7, которые не могли своевременно обслуживать усилившийся товарообменный процесс<sup>1</sup>.

Необходимость четкой регламентации работы международных переходов для повышения их пропускной способности и комфортного проезда привела к учреждению в составе Комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств России и Китая специальной подкомиссии по транспорту. Она состояла из рабочих групп соответственно видам сообщений: морской, речной, автомобильной, воздушной и железнодорожной.

В Пекине 27 января 1994 г. на основании соглашения между правительствами двух стран пересечение границы разрешалось через 21 пункт автомобильным, железнодорожным и речным видами транспорта. Их развитие позволило довольно значительной части населения, оставшейся без работы, заняться мелким предпринимательством в форме так называемого «челночного» бизнеса; обеспечивать регион в условиях кризиса необходимыми товарами широкого потребления; приезжать в соседнее государство с культурно-познавательными целями.

После заключения в сентябре 1998 г. соглашения между министерствами транспорта России и КНР железнодорожный переход «Пограничный – Суйфэньхэ» начинает использоваться для «малого» международного транзита в рамках АТР. В частности, производилась экспериментальная доставка партий угля из Китая в Южную Корею и Японию через станцию Гродеково и порт Восточный.

---

<sup>1</sup> Государственный архив Приморского края. Ф. 26. Оп. 37. Д. 1512. Л. 47.

### III. ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

---

Устранялись некоторые препятствия периода «холодной войны» для продолжения транспортных взаимодействий с США<sup>1</sup>. Изменившиеся условия судоходства привели к открытию маршрута для перевозки рефрижераторных грузов из порта Беллингхем во Владивостокский рыбный порт и двухсторонней линии, соединившей Сиэтл с Камчаткой. Специальной транспортной группой российско-американской межправительственной комиссии (известной также как комиссия «Гор – Черномырдин») был инициирован проект «Коридор Восток-Запад», предполагавший доставку китайских товаров, предназначенных для США, через порты Приморского края. В 1999 г. в рамках данного проекта вступила в действие контейнерная линия Гонконг – Лонгбич, дополненная с января 2000 г. прямыми заходами во Владивосток и Шанхай. Помимо американских и китайских транзитных грузов, новые направления предусматривали услуги смешанных морских и железнодорожных перевозок из всех североамериканских портов через Владивосток во внутренние регионы России, СНГ и Европу. Создавались ответвления на другие дальневосточные порты: Корсаков, Петропавловск-Камчатский и Магадан. Особую востребованность имели маршруты, ориентированные на обеспечение совместных нефтегазовых разработок в Сахалинской области тяжелой и габаритной импортной техникой.

С 1994 г. нормативно закреплялись принципы осуществления авиационных сообщений между Россией и США. Были организованы регулярные пассажирские линии: Хабаровск – Анкоридж – Сан-Франциско и Хабаровск – Анкоридж – Сиэтл. Российско-американской координационной группой по управлению воздушным движением разрабатывались и обсуждались проекты кроссполярных перелетов из США в азиатские страны через территорию Дальнего Востока<sup>2</sup>. Особый интерес представлял международный маршрут, получивший условное название «Полярный – 4» (США – Северный полюс – страны Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии). Один из вариантов трассы предполагал пересечение российско-китайской границы с использованием линии Благовещенск – Харбин, которая существенно сокращала продолжительность полетов<sup>3</sup>. После его вза-

---

<sup>1</sup> В мае 1994 г. из списка т.н. контролируемых перевозчиков Федеральной морской комиссии США исключалось Дальневосточное морское пароходство. Постановлениями Правительства Российской Федерации в 1996 г. продлевался срок действия советско-американского временного морского соглашения.

<sup>2</sup> Высокую эффективность показал проведенный 10 августа 1999 г. авиарейс Детройт – Тикси – Могоча – Солок – Пекин.

<sup>3</sup> Он был инициирован администрацией Амурской области и получил поддержку на российско-американском совещании, проходившем в г. Якутске с 17 по 21 августа 1999 г. (Архив администрации Амурской области. Переписка с министерствами и ведомствами Российской Федерации по основной деятельности за 1999 г. Л.50.).

имного одобрения в 2001 г. с помощью американских инвесторов в благо-вещенском аэропорту вводилась новая система посадки, современная радиомаячная аппаратура и обзорный локатор. Диспетчерский состав, прошедший соответствующую переподготовку, был допущен к руководству полетами с использованием сопровождения на английском языке. С августа 2002 г. на этом направлении начали выполняться регулярные чартерные рейсы из Чикаго в Пекин.

В течение 1990-х гг. оформились договорно-правовые отношения, регулирующие морские и авиационные перевозки между Россией и Республикой Корея. После принятия соответствующих соглашений на правительственном уровне в июле 1996 г. открылся постоянный пассажирский маршрут из Владивостока в Пусан. На наиболее интенсивном грузовом направлении Пусан – Инчхон – Восточный – Владивосток с 1998 г. стал курсировать самый крупный за всю историю Дальневосточного пароходства контейнеровоз «Капитан Афанасьев»<sup>1</sup>. Снижались таможенные ставки на транспортировку корейских транзитных грузов в целях возрождения перевозок по Транссибирской железнодорожной магистрали.

Большое значение имела паромная грузопассажирская линия: Сокчхо – Зарубино, эксплуатация которой началась в 2000 г. Установленное сообщение придало импульс работе рыбопромышленных предприятий Хасанского района Приморья. Появилась возможность напрямую экспортировать в Южную Корею свежие морепродукты и живую рыбу. Соответственно корейской стороне данный маршрут позволил своевременно обеспечивать сырьем свои швейные фабрики, созданные на юге Дальнего Востока. На 2001 г. 77% иностранных товаров, доставленных в Россию морским путем, приходились на грузы из Республики Кореи. Через дальневосточные порты прошло 38 тыс. контейнеров. Из них 49 % составлял транзитный груз и 51 % двухсторонний [2].

Основываясь на Конвенции о международной гражданской авиации, совершенствовались российско-корейские воздушные сообщения. Например, воздушная трасса Хабаровск – Сеул, действовавшая с 1992 г., к 1999 г. охватывала свыше 20% международного пассажиро- и грузопотока хабаровского аэроузла [6]. Между авиакомпаниями Приморского края «Владивосток-авиа» и южно-корейской «Азиана Эйрлайнз» с 1998 г. действовали договоренности о признании единой международной сопроводительной документации («интерлайн») при осуществлении транзитных пассажирских перевозок. Вводились льготные «сквозные» тарифы на приобретение билетов, вследствие чего дальневосточные пассажиры, долетев до Пусана

---

<sup>1</sup> Высокоавтоматизированное судно вмещало 1700 контейнеров и развивало скорость до 19 узлов в час.

### III. ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

---

или Сеула, могли без дополнительных процедур воспользоваться услугами корейской компании в азиатско-американских направлениях.

Однако формирование и использование оптимальных транспортных коммуникаций для осуществления эффективного международного сотрудничества, несмотря на устранение формально-правовых препятствий, сдерживались внутренней нестабильностью и противоречивым курсом правительства России. Это касалось как перспективных стратегий, ориентированных на совершенствование транзитного потенциала Дальнего Востока, так и его двухсторонних (прежде всего, приграничных) связей с территориями государств АТР.

«Свалившаяся» внезапно региональная самостоятельность без опыта и достаточных возможностей ведения внешних контактов, дополненная не всегда соблюдавшимися юридическими и этико-деловыми гарантиями, постепенно сформировала настороженное отношение зарубежных партнеров к российским коллегам. Как следствие, оставались нереализованными (либо сильно затягивались) намечавшиеся совместные проекты по развитию транспортной инфраструктуры, в которых особенно остро нуждался Дальний Восток. Например, во многом по вышеуказанным причинам не состоялось финансирование строительства международного грузового аэропорта крупнейшими компаниями США в районе Ванинского морского порта (в одном из удобных мест для создания транспортного узла азиатско-тихоокеанских перевозок), несмотря на достигнутые в 1993 г. предварительные соглашения.

На длительный срок (с 1993 по 1999 гг.) растянулось и соответственно колоссально выросло в цене сооружение международного терминала в аэропорту г. Владивостока. Несмотря на полученный долгосрочный кредит от японских инвесторов в сумме 3,2 млн американских долларов благодаря совокупным стараниям администрации Приморского края и мэрии г. Ниигаты, общие затраты в итоге на завершение строительства составили уже 13 млн.

Более того, редкие ассигнования, выделяемые государством, муниципальными органами и акционерными обществами (как правило, в большинстве своем опять же полученные с помощью внешних заимствований) на улучшение транспортного обслуживания интеграционных процессов, могли попросту исчезать (либо расходоваться нецелевым образом) в хаосе затянувшегося переходного периода.

Подобные махинации на Дальнем Востоке происходили, в частности, под эгидой реализации некоторых конверсионных программ. Так, в соответствии с одной из них в 1994 г. в Сан-Франциско (США) было подписано соглашение о разработке схемы перевода военного аэродрома «Золотая Долина» в международный транзитный пассажирский и коммерческий грузовой аэропорт. Модернизацию предполагалось осуществлять в

рамках Свободной экономической зоны «Находка»<sup>1</sup>. Наличие близлежащего морского порта Восточный позволяло организовать перевалочный пункт для переброски срочных контейнерных грузов из АТР в Европу. Американские специалисты в течение 3-х месяцев разработали технико-экономическое обоснование и бизнес-план реконструкции, получив от российских координаторов проекта 120 тысяч долларов. Однако оставшиеся огромные средства растратились этими же координаторами на совершенно иные, нежели перспективный транспортный объект цели<sup>2</sup>.

Незаконные действия, связанные с «теневой» практикой, являлись нормой и при эксплуатации пунктов пропуска с сопредельными провинциями КНР. Пограничные переходы нередко оказывались под влиянием сомнительных, как правило маскировавшихся под предпринимательские организации, структур. В ситуации социально-экономической нестабильности и правовой неразберихи допускались многочисленные нарушения с явным криминальным оттенком. Передача территориальным администрациям права взимания сборов на развитие приграничной инфраструктуры не приносила ощутимых результатов по причине сильной коррупционной составляющей в этой сфере деятельности. Так, к 2001 г. обеспеченность автомобильных переходов на границе с КНР служебными помещениями и техническими средствами таможенного контроля составляла 72%; связью – 64%; вычислительной техникой – 60% [1].

Не успевшие должным образом сформироваться механизмы частно-государственного партнерства в некоторых случаях тоже создавали препоны для развития на Дальнем Востоке взаимовыгодных транспортных каналов с соседними государствами. В полной мере этот недостаток отразился на прокладке и работе железнодорожного транзитного маршрута, проходившего из китайской провинции Цзилинь через Приморский край в южные районы КНР и страны-участницы организации АТЭС. Открытие сообщений в этой точке границы являлось частью идеи расширенного международного сотрудничества в бассейне р. Туманной (проект «Туманган»). Появились предложения об инвестировании КНР приморских портов Зарубино и Посъет для организации транзитного коридора, который мог обеспечить перевозки китайских грузов в США. Предполагалось, что уже в 1994 г. состоится стыковка путей двух стран.

---

<sup>1</sup> Непосредственная реализация проекта возлагалась на акционерное общество (АО) «Золотая долина», учредителями которого стали: административный комитет СЭЗ «Находка», АО «Восточный порт», комитеты по управлению имуществом г. Находки и Партизанского района.

<sup>2</sup> Руководством акционерного общества «Золотая долина» на отпущенные деньги создавались коммерческие фирмы по установке пластиковых окон. В дальнейшем они обанкротились, а прокуратурой было возбуждено уголовное дело по статье «мошенничество в крупных размерах».

### III. ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

---

Однако сооружение российского участка значительно отставало в силу нестабильности поступлений обещанных кредитных средств из фондов Министерства путей сообщения на счета образованной для реализации проекта акционерной компании «Золотое звено». Дело в том, что ОАО «Золотое звено», занимающееся строительством и обустройством российского отрезка пути, стало первым хозяйствующим субъектом в стране, владеющим на правах собственности как подвижным составом (тепловоз и небольшой парк вагонов), так и участком железной приграничной дороги. Руководству акционерного общества приходилось постоянно заниматься вопросами тарифной политики и статуса с Министерством путей сообщения. Только в 1999 г. официально было объявлено о начале грузового движения на участке Камышовая – Хунчунь, которое и впоследствии осложнялось целым рядом формально-бюрократических и судебных процедур.

Непродуманные (либо слишком запоздалые) действия российского руководства привели к резкому падению, а затем и вовсе к угрозе потери сложившихся за долгие годы транзитных перевозок по Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссибу)<sup>1</sup>. За период с 1991 по 1996 г. их объем сократился в 2,5-3 раза. С начала 1990-х гг. выросли цены на все виды транспортировки по железным дорогам России. Одновременно снижались гарантии сохранности грузов, усложнялись таможенные процедуры и т.д. Протяженные морские сообщения из Азии в Европу через Тихий и Индийский океаны (в обход сухопутных коммуникаций) стали активно использоваться и по причине изменения внешнеполитической обстановки на Ближнем Востоке. Общая стабилизация в этом регионе в противовес системному кризису, охватившему дальневосточные территории, позволила перенаправить основные транзитные грузопотоки через район Суэцкого канала. Постепенно намечались и возможные железнодорожные альтернативы, не предполагавшие в перспективе использование Трансиба.

Возрождение международного транзита из АТР в Европу требовало проведения более активной государственной политики. Только с 1997 г. после принятой правительством Российской Федерации Концепции поддержки транзитных перевозок по Транссибирской магистрали обозначились реальные меры для привлечения к сотрудничеству зарубежных партнеров<sup>2</sup>. Однако быстрых результатов они обеспечить не смогли<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Следует отметить, что исторически транзит был важнейшим фактором как экономического, так и геополитического освоения региона. Уже со второй половины 1960-х гг. началось использование Трансиба и порта Находки (впоследствии порта Восточного) Японией для доставки грузов в европейские страны. Тенденции новой, на первый взгляд, проблемы наметились еще с середины 1980-х гг., когда тарифы Трансиба и зарубежных судоходных компаний становились приблизительно одинаковыми, а впоследствии морские услуги стали значительно дешевле.

<sup>2</sup> Ключевыми действиями в ходе реализации концепции стали: значительное снижение

Таким образом, за последнее десятилетие XX века произошло существенное увеличение интеграционных транспортных проектов и маршрутов, связавших дальневосточные территории с государствами АТР. Однако перспектив для их полноценной реализации и совершенствования ввиду негативных экономико-правовых условий российского переходного периода не имелось. В итоге, пространственное расположение международных коммуникаций на Дальнем Востоке оставалось (и во многом продолжает оставаться) преимущественно привязанным к сложившимся за долгие годы перевалочным центрам, которые к тому же требуют радикальной модернизации.

---

1. Афонин Е.А., Саболин В.А. Проблемы повышения уровня технической оснащённости пунктов пропуска через государственную границу России // Бюллетень транспортной информации. – 2002. – № 6. – С. 8-17.
2. Дарькин С.М. Развитие железнодорожной, морской и авиационной транспортной инфраструктуры и ее влияние на инвестиционную ситуацию в регионе АТЭС // Утро России. 2002. 7 сент.
3. Деваева Е.И. Основные формы внешнеэкономического сотрудничества Дальнего Востока России со странами АТР // Дальний Восток России: экономика и международное сотрудничество // Сб. научн. трудов. – Владивосток: ДВО РАН, 1992. – С. 41.
4. Дубровин И. Возрождение Транссиба // Комс. правда. 2001. 28 февр.
5. Костанов А.И. Самая восточная дорога России: Очерки истории Сахалинской железной дороги. – М., 1997. – 220 с.
6. Севастьянов П. Особый район – особые условия // Хабаровский край. Транспорт и связь: Потенциал. Проблемы. Перспективы. Проекты. Хабаровск: Приамурские ведомости, 1999. – С. 63-65.

---

тарифов для международных перевозчиков; сокращение портовых сборов для судов с грузами для Транссиба; усиление мер по безопасности перевозок. Проводились экспериментальные железнодорожные пробеги контейнерных поездов с целью демонстрации преимуществ российского трансконтинентального маршрута зарубежным партнерам.

<sup>1</sup> Так, за 2000 г. по Транссибу транспортировке подверглись около 40 тыс. международных транзитных контейнеров, тогда как более длительным морским путем из Европы в Азию и обратно их было переправлено почти 3 млн.