

А. В. Лаврентьев<sup>1</sup>

**РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СООБЩЕНИЙ  
МЕЖДУ РОССИЙСКИМ ДАЛЬНИМ ВОСТОКОМ И  
КНР (1986–2000 ГГ.)**

---

---

*В статье проанализированы основные факторы, определявшие процесс становления транспортных взаимодействий российского Дальнего Востока и северо-восточных провинций Китая с 1986 по 2000 гг. Исследованы социально-экономические, политические и правовые аспекты развития международных перевозок на Дальнем Востоке России.*

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

На протяжении нескольких последних десятилетий российским руководством предпринимаются (хотя и во многом стихийно) попытки создания конструктивной и экономически выгодной системы международных контактов на дальневосточных рубежах страны. В то же время государственная политика в этом вопросе не принесла пока ощутимых результатов. Из-за непоследовательного внешнеэкономического курса условия, которые способствовали бы притоку долгосрочных иностранных инвестиций в регион и реализации совместных проектов, так и не созданы.

Несмотря на существенную позитивную эволюцию, остается множество сдерживающих факторов в развитии российско-китайского диалога. К одному из таких серьезных препятствий можно отнести низкое качество приграничной транспортной инфраструктуры, которая во многом сохраняет облик периода становления торгово-экономического сотрудничества второй половины 80-х – 90-х гг. XX века. В связи с этим, анализ обстоятельств формирования системы российско-китайских железнодорожных сообщений, на наш взгляд, позволяет выявить наиболее объективные причины не только прошлых, но и в какой-то степени ее современных недостатков.

---

<sup>1</sup>© Александр Валентинович Лаврентьев, канд. ист. наук, доцент кафедры всеобщей истории, политологии и социологии ИМОСТ Владивостокского государственного университета экономики и сервиса, ул. Гоголя, 41, г. Владивосток, Приморский край, Россия, 690014, E-mail: AlecsandrLavrentyev@vvsu.ru.

### III. ДАЛЬНИЙ ВОСТОК РОССИИ В АТР И В МИРЕ: ИСТОРИЯ И 21 ВЕК

Политика «перестройки» в СССР и модернизации в КНР способствовали снижению напряженности после пограничного конфликта конца 1960-х годов и привели к нормализации отношений. Несмотря на первоначальное отсутствие фундаментальной договорно-правовой базы советско-китайского сотрудничества, активизировались приграничные торгово-экономические контакты. Для их надлежащего обслуживания приоритетным становилось налаживание регулярных грузовых и пассажирских перевозок.

В связи с этим как на межгосударственном, так и межведомственном уровнях транспортному аспекту взаимоотношений со второй половины 1980-х гг. уделяется специальное внимание. В Пекине со 2 по 16 января 1986 г. прошли двусторонние переговоры по вопросам обеспечения транспортировки внешнеторговых и транзитных грузов между СССР и КНР на 1986–1990 гг. Предлагались пути совершенствования железнодорожных контейнерных перевозок, открытие новых речных и автомобильных международных маршрутов<sup>1</sup>.

Партнерство в области транспорта привело к созданию специальных координационных институтов. С 20 по 27 октября 1986 г. в Москве состоялось первое заседание постоянной рабочей группы по транспорту в рамках советско-китайской комиссии по экономическому, торговому и научно-техническому сотрудничеству.<sup>2</sup>

Дальнейшим импульсом развития всесторонних советско-китайских отношений (в том числе приграничных связей) послужили изменения региональной политики в СССР. В августе 1987 г. вступила в действие Долговременная программа экономического и социального развития Дальневосточного экономического района и Забайкалья до 2000 г. Кроме централизованных инвестиций, ставка в ней делалась на использование средств, которые предполагалось получать от участия во внешнеэкономических процессах. Предусматривалось увеличение товарообмена в области прибрежной и приграничной торговли за счет максимального привлечения природных ресурсов (уголь, рыба и морепродукты и др.), а также создание совместных предприятий.

Однако крупномасштабные планы советского государства по развитию Дальнего Востока, отягощенные политическими катаклизмами конца 1980-х гг., не были реализованы. Последовавший социально-экономический кризис, разрастаясь, стремительно захватывал все области жизнедеятельности страны.

---

<sup>1</sup>Российский государственный архив экономики (далее РГАЭ). Ф. 8045. Оп. 5. Д. 8713. Л. 1.

<sup>2</sup>РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 5. Д. 8712. Л. 1.

Для традиционно зависимой от ввоза окраинной территории остро встала проблема обеспечения населения продуктами питания и предметами первой необходимости. Определенной компенсацией в постоянно ухудшавшейся ситуации со снабжением Дальнего Востока становилась бартерная торговля с северо-восточными провинциями КНР, которая активно развивалась. На долю таких форм сотрудничества в ряде советских дальневосточных территорий приходилось до 70% их внешнеторгового оборота. Это отчасти позволило избежать потерь валютной выручки за посреднические услуги и более оперативно поставлять в регион необходимые продовольственные и бытовые товары. Китайские прилегающие провинции соответственно проявляли крайнюю заинтересованность в рынках сбыта своей продукции и получения на выгодных условиях необходимого сырья.

Значение транспортного фактора в этих условиях, несомненно, возросло. Помимо грузовых перевозок встала проблема пассажирских маршрутов. Соглашением от 15 июля 1988 г. между правительствами СССР и КНР о взаимных поездках граждан вводился особый режим безвизовых перевозок туристических групп<sup>1</sup>. За 1990 г. через пункты пропуска на российско-китайской границе прошло свыше 200 тыс. пассажиров<sup>2</sup>.

Процессы дезинтеграции, охватившие СССР с начала 1990-х годов, усугубили и без того непростое положение Дальнего Востока. Обвальное сокращение поставок материальных ресурсов из центра ощущалось в регионе намного сильнее, чем в других российских субъектах. Параллельно предпринимались попытки перейти к максимально открытым формам региональной международной интеграции<sup>3</sup> и созданию транспортных возможностей для ее реализации.

Развитие международных связей российского Дальнего Востока становилось уже не столько перспективным направлением, сколько во многом чуть ли не единственной возможностью стабилизации жизни населения. Ведущее место сохраняли приграничные связи с КНР. Они позволили оставшейся без работы довольно значительной части населения заняться мелким предпринимательством в форме так называемого челночного бизнеса и в условиях кризиса обеспечивать регион необходимыми товарами широкого потребления, а также

---

<sup>1</sup> Государственный архив Приморского края (далее ГАПК). Ф. 26. Оп. 37. Д. 1512. Л. 48.

<sup>2</sup> ГАПК. Ф. 26. Оп. 37. Д. 1512. Л. 48.

<sup>3</sup> В 1990-1991 гг. в РСФСР было организовано 12 СЭЗ. На Дальнем Востоке за этот же период в соответствии с правительственными решениями были образованы три Свободные экономические зоны («Находка», «Сахалин» и «Ева»), которые классифицировались как комплексные специальные. Для них предусматривались различные льготы, прежде всего, в сфере налогообложения и таможенного режима.

### III. ДАЛЬНИЙ ВОСТОК РОССИИ В АТР И В МИРЕ: ИСТОРИЯ И 21 ВЕК

гражданам обеих стран приезжать в соседнее государство с культурно-познавательными целями.

Однако внезапно хлынувший поток товаров и туристов выявил многочисленные проблемы в системе пограничных коммуникаций. В начале 1990-х годов международные перевозки на дальневосточных рубежах России имели не только локальный, но и (какое-то время) активный транзитный характер. На примыкавшие к Китаю станции, пристани, автотрассы стекались грузы из многих регионов бывшего СССР. Вагоны для КНР скапливались на станционных путях Хабаровска, Вяземского, Бикина и других крупных железнодорожных пунктов Дальнего Востока. Отчеты Управления Дальневосточной железной дороги Министерству путей сообщения СССР свидетельствуют о том, что пограничные станции региона столкнулись с системной проблемой переработки международных грузов.

На переговорах в ноябре 1991 г. в Харбине между расширенными делегациями МИД РСФСР и КНР (с участием представителей администраций территорий) отмечалось, что из 11 приграничных объектов пропуска транспортных средств фактически действовали только 7, которые по-прежнему не могли своевременно обслуживать усилившийся товарообменный процесс. Так, в январе 1993 г. на станции Гродеково находилось 2 220 вагонов с различными грузами. Однако китайская сторона в сутки могла принять только два коротких состава по двадцать три вагона. Для решения данной проблемы, по мнению возглавлявшего тогда оперативно-распорядительный отдел Дальневосточной железной дороги В.П. Чуйкина необходимо было полностью прекратить на три месяца подход очередных поездов к станции.<sup>1</sup>

Железнодорожные перевозки осложнялись не только неразвитой инфраструктурой, но и различием в ширине колеи линий на сопредельных территориях, которое увеличивало сроки и стоимость дополнительных операций. Конечно же, сказывалось и отсутствие опыта регулярных крупномасштабных приграничных сообщений. В материалах совещаний советско-китайских комиссий по железнодорожным перевозкам нередко причинами сбоев в работе пограничных переходов указывались также факты неправильного оформления сопроводительной документации<sup>2</sup>. Как следствие, наметился резкий дисбаланс между

---

<sup>1</sup> Гапич Л. «Железный поток» у пограничного перехода // Тихоокеанская звезда. 26 января. 1993. С. 1.

<sup>2</sup> Государственный архив Хабаровского края (далее ГАХК). Ф. 730. Оп. 34. Д. 46. Л.3; Д. 53. Л. 3; Д. 58. Л. 3 об.

потребностями в развитии международных перевозок и возможностями их осуществления.

В связи с этим, требовалась четкая регламентация работы международных транспортных переходов для повышения их пропускной способности и создания необходимых условий для комфортного проезда. На основании соглашения между правительствами двух стран, заключенного в Пекине 27 января 1994 г., пересечение границы разрешалось через 21 пункт автомобильным, железнодорожным и речным видами транспорта.<sup>1</sup> Кроме того, на отдельных участках устанавливался вид перемещения в зависимости от сезона, т.е. создавались смешанные транспортные коммуникации.

В соответствии с международными соглашениями, действовали смешанные российско-китайские железнодорожные комиссии. Проводились регулярные ежегодные расширенные совещания представителей железных дорог России, КНР, КНДР, Монголии, стран СНГ, а также внешнеэкономических организаций стран АТР по вопросам согласования объемов перевозок экспортных, импортных и транзитных грузов.

В январе 1994 года состоялась встреча специалистов Министерства путей сообщения России и Министерства железных дорог Китая, посвященная проблемам пассажирских сообщений. В ходе ее была согласована система бронирования определенного количества мест в пассажирских поездах международного сообщения между КНР и Российской Федерацией. Кроме того, были согласованы пробные рейсы беспересадочных прямых вагонов по маршрутам Харбин – Хабаровск и Харбин – Владивосток.<sup>2</sup>

В 90-е гг. развивалось всестороннее деловое сотрудничество Дальневосточной и Харбинской железных дорог. Систематические переговоры российских и китайских делегаций касались широкого круга вопросов.<sup>3</sup> Кроме того, практиковались обмены группами студентов, обучавшихся в Харбинском университете, Дальневосточной академии путей сообщения, железнодорожных техникумах и училищах Хабаровского и Приморского краев. Так, в 1994 г. двадцать студентов из Хабаровска стажировались на профильном отделении Харбинского университета.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup>Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о пунктах пропуска на российско-китайской государственной границе // Дипломатический вестн. 1994. № 3/4. С. 26-27.

<sup>2</sup>Государственный Архив Российской Федерации. Ф. 10165. Оп. 1. Д.939. Л.2.

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

<sup>4</sup>Мартынов. В. Сотрудничество укрепляется. // Красное Знамя. 1994. 4 августа. 1994. С.

### III. ДАЛЬНИЙ ВОСТОК РОССИИ В АТР И В МИРЕ: ИСТОРИЯ И 21 ВЕК

В пограничной железнодорожной инфраструктуре также произошли положительные сдвиги. На станции Гродеково-2 (чтобы не создавать заторов на основном пункте пропуска) с 1995 г. вступил в действие перестановочный пост для смены у вагонов колесных тележек с широкой колеи на узкую и обратно. Кроме того, была установлена специальная эстакада для перегрузки зерна, а также оборудован контейнерный терминал с мощными кранами. В целях координации и регулирования грузовых и пассажирских сообщений с 1997 г. в прилегающем районе перехода «Пограничный» вводилась система единого железнодорожного узла. Все операции по движению, учету и отчетности в течение 1990-х годов подверглись компьютеризации. В 1999 г. грузооборот гродековского узла впервые за всю историю достиг 2 млн. т<sup>1</sup>.

Однако отдельные позитивные начинания по развитию двусторонних транспортных связей не получили полномасштабного воплощения. Прежде всего, не было четких принципов приграничной политики российского государства, включающей гибкие методы поощрения отечественных предпринимателей. А свободные экономические зоны не сыграли роль хотя бы косвенного стимула улучшения контактов (в том числе транспортных) с прилегающими провинциями КНР.

В сфере регулирования приграничных взаимодействий российскому руководству в 1990-е годы были свойственны резкие колебания. Поспешная (временами непродуманная) децентрализация внешнеэкономических отношений в условиях внутреннего кризиса и разгула теневых форм торгово-посреднических услуг сменялась попытками наведения порядка административными способами. В 1993–1994 гг., после ужесточения правил ведения приграничной торговли, повышения тарифов на импорт и установления визового режима посещения сопредельных территорий, в российско-китайских региональных контактах наблюдалась определенная нестабильность, что наглядно проявилось в изменении объемов взаимных перевозок (см. таблицу 1).

*Таблица 1*

#### **Фактические объемы грузовых перевозок в 1989-1999 гг. через пограничный переход Суйфэньхэ – Гродеково, тыс., т.**

Годы	Экспорт (из РФ в КНР), всего	В том числе: экспорт в другие	Импорт (из КНР в РФ), всего	В том числе: импорт в другие
------	------------------------------	-------------------------------	-----------------------------	------------------------------

4.

<sup>1</sup> Дарнев А. Станции Гродеково – 100 лет // Утро России. 2000. 26 янв. С.2.

		страны		страны
1989	649,3	-	379,8	-
1990	570,9	0,04	265,6	0,1
1991	653,1	0,1	351,4	0,1
1992	801,0	-	272,8	0,1
1993	844,7	-	257,8	-
1994	604,3	-	207,5	-
1995	670,6	-	93,7	-
1996	854,5	-	116,0	-
1997	929,8	-	430,2	307,9
1998	1252,6	3,8	325,4	243,1
1999	1776,0	14,5	260,5	245,2

Источник: Стрельник А.А., Леонтьев Р.Г. Международный транзит на Дальнем Востоке России. / А.А. Стрельник., Р.Г. Леонтьев. – Хабаровск. – 2000. – С. 87.

Существовала еще одна проблема – государственного контроля международных транспортных каналов. Пограничные пункты пропуска 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 и коррупционным оттенком.

В Китае, напротив, уделялось серьезное внимание контактам с сопредельными территориями: в 1992 г. был официально объявлен «приграничный пояс открытости», предусматривавший более свободные формы осуществления внешнеэкономической деятельности. С 1 апреля 1996 г. Госсоветом КНР определялся статус приграничной торговли<sup>1</sup>. В точках китайско-российского соприкосновения устанавливался режим благоприятствования и преференций субъектам, задействованным в сфере международных связей. Выбранный вектор развития сказывался и на постоянно возраставшем транспортном потенциале китайских соседних районов. Это особенно проявлялось в тех местностях КНР, которые помимо двусторонних связей имели перспективы налаживания транзитных сообщений через российскую территорию с другими выгодными странами-партнерами. Ярким подтверждением такой тенденции в 1990-е годы стало последовательное развитие транспортной инфраструктуры приграничной с Приморским краем китайской провинции Цзилинь.

<sup>1</sup> ГАХК. Ф. 2061. Оп.1. Д. 509. Л. 19.

### III. ДАЛЬНИЙ ВОСТОК РОССИИ В АТР И В МИРЕ: ИСТОРИЯ И 21 ВЕК

Организация сообщений между КНР и Россией в этой точке границы играла важную роль в плане становления международного узла, стимулирующим фактором которого служила идея расширенного международного сотрудничества в бассейне р. Туманной (проект «Туманган»). С начала 90-х гг. проводились подготовительные мероприятия для сооружения новой железнодорожной линии на границе Приморского края и КНР: Махалино – Хуньчунь, протяженностью 34 км.<sup>1</sup> Кроме того, планировалась создание новой пограничной станции Камышовая.

С российской стороны для реализации этих целей в 1992 г. было создано Акционерное общество «Золотое звено». Основными его учредителям являлись: Администрация Приморского края, Дальневосточная железная дорога (ДВЖД), Фонд имущества Приморского края. Предполагалось, что уже в 1994 г. состоится стыковка российских и китайских путей, что позволяло увеличить объем перевозок между Приморьем и китайской провинцией Цзилинь до 3-х млн. т в обоих направлениях.<sup>2</sup> Более того, запланированный маршрут обеспечивал китайской внешней торговле оптимальный выход на страны АТЭС и южные районы своего государства.

Однако сооружение этой линии с российской стороны затягивалось. На завершающем этапе финансовые затруднения не позволяли обустроить пограничную станцию Камышовая в соответствии со всеми требованиями федеральных контрольных служб<sup>3</sup>. В дальнейшем, недостаточный вагонный и локомотивный парк приводили к убыточности работы первой самостоятельной российской железнодорожной компании «Золотое звено».

Китайская сторона действовала более основательно и стратегически выверено. Значительно лучшей по качеству стала автомобильная дорога от Хунчуна до границы с Россией, контрольно-пропускной пункт отличался комфортом и технической оснащенностью, а железнодорожное полотно к российской территории проложено в кратчайшие сроки.

---

<sup>1</sup> Архив Федерального агентства железнодорожного транспорта Российской Федерации. Ф. 120. Д. 1658. Л. 93.

<sup>2</sup> Мартынов В. Дальневосточная. Первые шаги «Золотого звена» // Гудок. 1993. 16 января. С.2.

<sup>3</sup> В июне 1999 г. руководством Дальневосточной и Шеньянской железных дорог был подписан протокол об организации грузового движения. Через четыре года после его открытия российская станция Камышовая получила необходимый экспортный код, который позволял предприятию любой формы собственности в России и Китае отправлять и принимать грузы через эту станцию.

Опережающие темпы индустриализации в Китае и, напротив, повсеместная промышленная стагнация в России обусловили постепенное снижение российских транспортных возможностей для паритетных приграничных контактов. К началу XXI века пропускная способность железнодорожной станции Суйфэньхэ уже значительно превосходила аналогичные показатели станции Гродеково. На встрече представителей администраций Приморского края и провинции Хэйлунцзян в 2001 г. было заявлено о возможностях китайской стороны принимать в год до 10 млн. т груза, что в 2 раза превышало объемы, перерабатываемые российской приграничной станцией.<sup>1</sup>

Таким образом, становление системы железнодорожных сообщений между российским Дальним Востоком и КНР в исследуемый период в какой-то мере способствовало решению острых социально-экономических проблем, связанных с трудоустройством, товарным дефицитом, возможностями регулярных туристических обменов. Вместе с тем, развитие международных транспортных коммуникаций происходило под влиянием сложных и противоречивых переходных процессов. Поэтому правовые, организационные и технические условия осуществления железнодорожных перевозок серьезно отставали от растущих потребностей экономики и запросов населения.

### **Библиография**

Стрельник А.А., Леонтьев Р.Г. Международный транзит на Дальнем Востоке России. / А.А.Стрельник., Р.Г. Леонтьев. – Хабаровск. – 2000. – С. 87.

---

<sup>1</sup> Дарнев А. Станции Гродеково – 100 лет // Утро России. 2000. 26 янв.