

Цай Ин¹, Ольга Владимировна Залеская²✉

^{1,2} Благовещенский государственный педагогический университет, Благовещенск, Россия

¹ mnina66@yandex.ru

² olgazalesskaya@gmail.com

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АМУРСКОГО ПАРОХОДСТВА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ
В КОНЦЕ XX – НАЧАЛЕ XXI в.**

В статье исследуется процесс организации деятельности Амурского речного пароходства (АРП) по обеспечению грузо- и пассажироперевозок между Россией и Китаем на Дальнем Востоке в конце XX – начале XXI в. Территориальные рамки исследования охватывают часть юга Дальнего Востока России, граничащего с Китаем по Амуру, а именно Амурскую область, Еврейскую автономную область (ЕАО), часть Хабаровского края (до слияния Амура с р. Уссури) и порубежные территории провинции Хэйлуцзян. Предметом исследования стала хозяйственная деятельность АРП по обеспечению взаимодействия с порубежными территориями Китая на Дальнем Востоке в контексте происходивших в исследуемый период социально-экономических реформ в России и реформ в сфере транспорта. В работе применены исторические методы исследования – системный и структурно-функциональный анализ, синтез, описание. В научный оборот вводятся неопубликованные архивные документы, освещающие количественные и качественные показатели работы АРП в исследуемый период. С потеплением отношений между Россией и Китаем и открытием дальневосточных границ обеспечение связей между двумя странами стало задачей АРП. В этот период АРП само переживало трудности в своей хозяйственной деятельности в условиях развернувшихся глобальных социально-экономических реформ в России. С нарушением налаженной в советский период логистики компании необходимо было переориентировать свои мощности на открывшиеся внешние рынки. В силу географической близости к амурским речным портам, основным торговым партнером российских дальневосточных порубежных территорий становится Китай. АРП направляет грузопотоки в китайские речные порты на Амуре и его притоках, включается в перевозку российских туристов. Однако сложная экономическая ситуация, хронические взаимные задолженности предприятий всех уровней, изношенность флота и неразвитость инфраструктуры российских таможен и пунктов пропуска не позволили АРП кардинально улучшить свои показатели, пароходство постоянно находилось на грани выживания. Стабильную прибыль от речных перевозок с Китаем имел только Благовещенский порт АРП, где действовала частная компания. В исследуемый период АРП неоднократно меняло форму собственности и в 2008 г. было продано холдингу RFP Group.

Ключевые слова: Амурское речное пароходство, грузопотоки, речные перевозки, российско-китайские отношения, Амур, Россия, Китай

Для цитирования: Цай Ин, Залеская О.В. Деятельность Амурского пароходства по обеспечению речных перевозок между Россией и Китаем в конце XX

– начале XXI в. // Социально-экономический и гуманитарный журнал. 2023. № 2. С. 250–261. DOI: 10.36718/2500-1825-2023-2-250-261

Tsai Ying¹, Olga Vladimirovna Zalesskaya²✉

^{1,2} Blagoveshchensk State Pedagogical University, Blagoveshchensk, Russia

¹ mnina66@yandex.ru

² olgazalesskaya@gmail.com

**THE AMUR SHIPPING COMPANY' ACTIVITIES TO ENSURE RIVER
TRANSPORTATION BETWEEN RUSSIA AND CHINA
IN THE LATE XX – EARLY XXI CENTURIES**

The paper examines the process of organizing the activities of the Amur River Shipping Company (ARP) to ensure cargo and passenger transportation between Russia and China in the Far East in the late XX – early XXI centuries. The territorial scope of the study covers a part of the south of the Russian Far East bordering China along the Amur, namely the Amur Region, the Jewish Autonomous Region (JAO), part of the Khabarovsk Region (before the confluence of the Amur with the Ussuri River) and border areas of Heilongjiang Province. The subject of the study was the economic activity of the ARP to ensure interaction with the border territories of China in the Far East in the context of the socio-economic reforms in Russia and reforms in the field of transport that took place during the study period. The work uses historical research methods - systemic and structural-functional analysis, synthesis, description. Unpublished archival documents are introduced into scientific circulation, covering the quantitative and qualitative indicators of the work of the ARP in the study period. With the warming of relations between Russia and China and the opening of the Far Eastern borders, ensuring ties between the two countries became the task of the ARP. During this period, the ARP itself experienced difficulties in its economic activities in the context of the unfolding global socio-economic reforms in Russia. With the violation of the logistics established in the Soviet period, the company had to reorient its capacities to the opened foreign markets. Due to the geographical proximity to the Amur River ports, China is becoming the main trading partner of the Russian Far Eastern frontier territories. ARP directs cargo flows to Chinese river ports on the Amur and its tributaries, and is included in the transportation of Russian tourists. However, the difficult economic situation, chronic mutual debts of enterprises of all levels, the depreciation of the fleet and the underdevelopment of the infrastructure of Russian customs and checkpoints did not allow the ARP to radically improve its performance, the shipping company was constantly on the verge of survival. Only the Blagoveshchensk port of the ARP, where a private company operated, had a stable profit from river transportation with China. During the period under study, ARP repeatedly changed its form of ownership and in 2008 was sold to the RFP Group holding.

Keywords: Amur River Shipping Company, cargo flows, river transportation, Russian-Chinese relations, Amur, Russia, China

For citation: Tsai Ying, Zalesskaya O.V. The Amur shipping company' activities to ensure river transportation between Russia and China in the late XX – early XXI centuries // Socio-economic and humanitarian journal. 2023. № 2. S. 250–261. DOI: 10.36718/2500-1825-2023-2-250-261



Введение. В 1980-е гг., после периода охлаждения, происходит потепление в отношениях между Советским Союзом и Китайской Народной Республикой. Возобновляется двустороннее сотрудничество на межгосударственном и межре-

гиональном уровнях. В 1983 г. объем приграничной торговли составил 15,9 млн шв. фр. (швейцарских франков), в 1984 г. он увеличился до 27,9, в 1985 г. – до 32,6 млн. шв. фр. [1, с. 467–468]. Товарооборот между КНР и СССР в целом возрос с 176,8 млн руб. в 1981 г. до 1,6 млрд руб. в 1985 г. [2, с. 112].

Во взаимодействие между двумя странами активно включаются речники крупнейшей в СССР судоходной компании – Амурского речного пароходства (АРП). В 1980-е гг. пароходство перевозило в среднем 1,3 млн т грузов ежегодно [3, л. 13] и вело свою деятельность в бассейне р. Амур и его притоков. Потепление советско-китайских отношений на фоне начавшихся в СССР и Китае социально-экономических реформ обусловило возникновение и развитие новых тенденций в работе АРП. В сфере водного транспорта в системе Амурского бассейна обеспечение связей между двумя странами стало задачей Амурского речного пароходства.

Цель исследования. Проследить процесс организации деятельности АРП по обеспечению речных перевозок (грузов и пассажиров) между Россией и Китаем на Дальнем Востоке в конце XX – начале XXI в., а именно с конца 1980-х гг. – в период открытия дальневосточных границ и речных портов – до 2008 г., когда Амурское пароходство было продано холдингу RFP Group.

Задачи исследования: осветить хозяйственную деятельность АРП на рубеже веков в контексте происходивших социально-экономических реформ и реформ в сфере транспорта; рассмотреть показатели функционирования пароходства; показать роль и значение Амурского речного транспорта во взаимодействии с порубежными территориями Китая на Дальнем Востоке.

Методы исследования: системный и структурно-функциональный анализ, синтез, описание. В источниковую базу исследования включены материалы трех региональных архивов.

Результаты исследования и их обсуждение. С потеплением советско-китайских отношений АРП начало рас-

ширять географию своих перевозок. В июне 1986 г. был открыт китайский порт Тунцзян, с российской стороны – порт Нижнеленинское, затем порты Благовещенск и Хэйхэ. С июля 1989 г. суда АРП пошли в порты Фуцзинь, Цзямуся, Харбин; для китайских судов были открыты порты Хабаровск, Комсомольск и Поярково. Как отмечает Г.Н. Романова, «с 1986 г. железнодорожные, морские и автомобильные перевозки между СССР и КНР дополнились речными, осуществлявшимися судами Амурского речного пароходства» [2, с. 114].

Сближение России и Китая в 1980-е гг. шло на фоне осложнения социально-экономической ситуации в СССР, в том числе и на Дальнем Востоке. Симптомы возникновения кризиса в этом регионе проявились уже во второй половине 1970-х гг., а в начале 1980-х гг. ситуация быстро ухудшилась. В 1981–1985 гг. темп промышленного производства составил всего 3,4 %, за 1987–1990 гг. он еще снизился и составил всего 3 %. С 1990 г. Дальневосточный регион вступил в этап кризисного снижения производственной активности [4, с. 20–21]. Прекратились централизованные поставки материальных ресурсов, дальневосточные пространства оказались в некоей «внутригосударственной изоляции» [5, с. 124].

Становилась все более очевидной необходимость переориентации региона на внешний рынок и открытия его экономики. Государственная граница СССР с Китаем утратила свою разделительную, барьерную функцию. Производственно-экономические связи дальневосточного региона с западными районами страны стали экономически неэффективными. В силу географического положения, необходимо было выходить на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Одним из основных способов выживания региона в период реформ стала торговля сырьевыми ресурсами. В импорте быстро стала возрастать доля товаров народного потребления. Начала развиваться бартерная торговля с северовосточными провинциями КНР, заинтересованными в рынках сбыта своей продукции и получении необходимого сы-

рья, а также мелкое приграничное товарообменное предпринимательство – «челночничество». Возросло значение речных международных перевозок и речного транспорта между порубежными территориями двух стран в бассейне Амура.

24 сентября 1988 г. стало датой начала масштабных пассажирских перевозок между двумя странами: в этот день Благовещенск (Амурская область) и Хэйхэ (провинция Хэйлунцзян) обменялись туристическими группами. В соответствии с подписанным 11 сентября 1988 г. соглашением между туристическим бюро Хэйхэского округа и фирмой «Амуртурист» стороны договорились об обмене туристскими группами (до 40 чел.) по две группы в неделю. Был установлен строгий порядок поездок: китайская сторона направляла по одной группе в среду и субботу, советская сторона – по одной группе в среду и в пятницу. Каждая сторона предоставляла для перевозки через границу своих туристов теплоход. В населенные пункты КНР, находившиеся на российско-китайской границе по водной артерии Амура, российских туристов перевозили суда Амурского речного транспорта, так как собственными судами туристические организации (за редким исключением) не располагали. Сначала перевозку туристов осуществляли круизные теплоходы, затем их заменили судами малого тоннажа [6, л. 2–4]. Всего с сентября 1988 г. по декабрь 1993 г. фирма «Амуртурист» (в аренде у которой находились теплоходы Благовещенского речного порта «Москва-82», «Москва-161», «Берилл», «Рубин») отправила в Китай около 250 тыс. россиян и приняла столько же в Благовещенске граждан Китая [7, л. 1–2]. При этом потенциал судов не был исчерпан, амурские речники были готовы перевезти и большее количество пассажиров, но пропускная способность российских таможен была очень низкой, на переходах на китайской и русской стороне скапливались огромные очереди.

Сфера транспорта, между тем, переживала сложные времена. Отметим, что с 1987 г. в транспортном комплексе

начали внедряться элементы хозрасчетных принципов и арендных отношений. Де-факто происходили изменения форм собственности; началось развитие кооперативного движения и разгосударствление транспортного имущества. В 1990 г. практически все АРП (10 из 11 экипажей судовых групп, выполнявших регулярные грузовые перевозки) перешло на хозрасчет. Но эти новации с началом радикальных экономических реформ не привели к каким-либо положительным результатам в управлении предприятиями. Напротив, общее ухудшение экономической конъюнктуры, нарушение хозяйственных связей между Дальним Востоком и другими регионами страны привели к снижению доходов от перевозок и ухудшению состояния транспортных средств [8, с. 107, 115–116]. Недостаточно продуманные, зачастую «стихийные» государственные решения, слабо учитывавшие региональные особенности, напрямую влияли на ход преобразований. С одной стороны, сохранялись пережитки административно-командной системы, с другой стороны, внедрялись альтернативные формы экономических отношений (хозрасчетные, арендные, кооперативные). Это порождало серьезные противоречия в управлении и контроле над материальными ресурсами.

Реформы 1990-х гг. привели к тому, что на водном транспорте была проведена приватизация. В 1992 г. началось преобразование пароходств в акционерные общества открытого типа. Почти во всех портах и пароходствах государство получило свою долю, но зачастую только 10–15 %, остальной капитал оказался в руках частных компаний. К концу 2000 г. в акционерные общества были преобразованы почти 94 % предприятий речного транспорта [8, с. 108].

В соответствии с указом Президента Российской Федерации «Об организационных мерах по преобразованию государственных предприятий, добровольных объединений государственных предприятий в акционерные общества» от 1 июля 1992 г. № 721 в 1993 г. Ордена Трудового Красного Знамени «Амурское речное пароходство» было преобразова-

но в акционерное общество открытого типа «Амурское речное пароходство» (АООТ «АРП»). В структуру АООТ «АРП» вошли следующие акционерные общества закрытого типа со статусом юридического лица: Амурская судоходная компания, порты «Благовещенск», «Свободный», «Поярково», «Зея», «Чита», «Покровка»; Хабаровская, Благовещенская, Николаевская-на-Амуре, Малышевская ремонтно-эксплуатационные базы (РЭБ) флота; Хабаровский отдел рабочего снабжения АРП; Малышевское производственно-коммерческое предприятие «АМТО»; отдел рабочего снабжения Николаевской-на-Амуре РЭБ флота; вычислительный центр АРП. Также в состав АООТ «АРП» вошли бассейновый узел связи и радионавигации, служба материально-технического снабжения и фирма «Амурречтурист» [9, л. 13]. Акции компании распределились следующим образом: государство имело 25,5 % акций, СП «Линквест» – 12,5, фирма «Орими Вуд» – 11,4, фондовый дом «Телец» – 2, акционеры – 48,6 % акций [10, л. 49]. В 1993 г. акционировался и вышел из состава Амурского пароходства Хабаровский порт, получив статус АО «Хабаровский речной торговый порт». Стал самостоятельным акционерным обществом и Комсомольский-на-Амуре речной порт. В 1995 г. из состава АООТ «АРП» был выведен Читинский речной порт [11, л. 152].

Следующий после акционирования 1994 год стал для АРП годом исключительного спада производства. Объем перевозок грузов в 1994 г. составил 4,2 млн т (по отношению к 1993 г. спад составил 17 %). В 3,6 раза были снижены речные перевозки грузов в Китай, до 112 тыс. т (в 1993 г. – 410 тыс. т). Хотя в целом АООТ «АРП» получило доходов в размере 83,6 млрд руб. (из них Амурская судоходная компания – 64 млрд руб., или 76 %, порт Благовещенск – 7,7, порты Свободный, Покровка, Поярково – по 2,2 млрд руб.), расходы опережали доходы. По сравнению с 1993 г. выросли затраты на ремонт (в 4,4 раза), топливо (в 2 раза), расходы в валюте (в 3,7 раза), амортизация (в 24 раза). В 1994 г. АРП получило прибыли только 11,3 млрд руб., то есть объем при-

были упал в 2,5 раза. Из этой суммы прибыли 52 % (5,9 млрд руб.) было получено Амурской судоходной компанией, 21 % (2,4 млрд руб.) – портом «Благовещенск». Убыточными оказались порты «Свободный» (-913 млн руб.), «Чита» (-318 млн руб.), «Амурречтурист» (-65 млн руб.) [12, л. 49–51].

Из-за падения объемов перевозок в 1994 г. АРП сократило количество заказов для своих промышленных предприятий. В 1995–1996 гг. пароходство не заказывало на своих предприятиях объекты судостроения, а предприятия, в свою очередь, практически не занимались поиском заказов на стороне. Чтобы сократить расходы на содержание своего флота, АРП начало распродавать свои суда. Продажа производилась, как правило, иностранным покупателям и чаще всего на металлолом. Так, в сентябре 1997 г. АРП продало на металлолом Суйфэньхэской компании 6 списанных судов [13, л. 110].

Возобновившиеся отношения с Китаем требовали налаженной транспортной логистики. Происходившие в России социально-экономические перемены обусловили появление новых частных компаний. К 1995 г. негосударственными предприятиями (частной и смешанной форм собственности) в Российской Федерации выполнялись 80 % перевозок в пассажирской сфере водного транспорта [14, с. 103]. АРП также потеряло монополию на речные перевозки в бассейне Амура. В Амурской области частной компанией, которая наряду с АРП взяла на себя пассажирские перевозки и перевозки грузов между российским и китайским берегами, стало закрытое акционерное общество «Пассажирский порт «АмурАССО». На пассажирских перевозках ею были задействованы 6 судов класса «Амур» вместимостью 196 чел. каждое; для грузовых перевозок были предназначены теплоходы «Зея» и «СТ-305» и 6 барж. В 1997 г. была создана и туристическая компания «АмурАССО», которая единственная в области имела свои суда для перевозки туристов. За 1997–2002 гг. компания «АмурАССО» на своих судах перевезла в Китай свыше 150 тыс.

российских туристов [15, с. 30]. В Еврейской автономной области (ЕАО), которая в 1993 г. была выделена из состава Хабаровского края, до 1994 г. перевозки осуществлялись с российской стороны судами Хабаровского речного порта, а после преобразования Хабаровского речного порта АРП в АО «Хабаровский речной торговый порт» в 1993 г. – судоходной компанией ЕАО, созданной в 1993 г. (из-за отсутствия пассажирских судов осуществляла только грузоперевозки) и китайскими судами [16, л. 16]. По причине сложной экономической ситуации в 1990-е гг., высоких транспортных расходов у российских теплоходов и изношенности российского флота китайские пароходы для перевозок российских туристов эксплуатировались и на маршруте Хабаровск-Фуюань [17, л. 57].

В 1996 г. акционерное общество открытого типа «Амурское речное пароходство» было переименовано в открытое акционерное общество «Амурское пароходство» (ОАО «АП»). В управлении «Амурского пароходства» находились речные и морские порты, пристани, специализирующиеся на перевалке, перевозке, хранении грузов, добыче нерудных строительных материалов, РЭБЫ, осуществляющие ремонт судов и строительство, судостроительные заводы.

В конце 1990-х гг. ОАО «АП» работало в условиях устойчивого спада производства в Дальневосточном регионе, а также в условиях разразившегося кризиса в Юго-Восточной Азии. В частности, в I квартале 1997 г. «рухнул» рынок леса: фрахтовые ставки были снижены на 40–60 %, в связи с чем убытки ОАО «АП» составили 40 млн руб. В то же время доходы от эксплуатационной деятельности снизились на 17,5 % к уровню 1997 г. На счетах предприятия катастрофически не хватало «живых» денег и оборотных средств, следствием чего были задержки заработной платы, оплаты налогов и сборов и начисления пени и штрафов; все это заставляло руководство прибегать к масштабным сокращениям штатов: за 1997 г. на 499 чел. (14,9 %). Объем перевозок грузов и пассажиров продолжал сокращаться: в 1998 г. по сравнению с 1997 г.

на 6 %. Снижение перевозок наблюдалось практически у всех предприятий, входивших в состав ОАО, за исключением портов Благовещенск и Поярково [18, л. 39–44], которые, благодаря исключительной близости к Китаю, успешно развивали свои грузо- и пассажирские перевозки. В среднем за навигацию речники этих портов перевозили 500–600 т грузов и около 100 тыс. пассажиров; из пассажирских перевозок 60 % занимали перевозки в КНР по туристической линии [19, с. 10].

В 1999 г. в состав ОАО «АП» входили 10 дочерних закрытых обществ и 3 филиала. В состав дочерних предприятий входили закрытые акционерные общества: 5 портов – «Благовещенск», «Свободный», «Поярково», «Зея», «Покровка»; 3 ремонтно-эксплуатационные базы – Хабаровская, Николаевская-на-Амуре и Малышевская; 2 торгово-производственных предприятия – Хабаровское и Свободненское. Также в состав АП входили 3 филиала: «Амурречснаб», «Амурречсвязь», «Амурречтурист». Материнской компанией холдинга являлась судоходная компания «Амурское пароходство». Крупными держателями пакетов акций были Федеральный комитет по управлению госимуществом (25,5 % акций), фирма «Иксворт Инвестментс Лимитед ЛТД» (18,5 %), совместное предприятие «Линквест Гонконг ДТД» (15,6 %), «МСТ-Импеко» (13,6 %), «Ансалдо Шиппинг Лимитед» (11,4 %). Таким образом, 32,1 % акций, которыми владели «Иксворт Инвестментс Лимитед ЛТД» и «МСТ-Импеко», контролировал западнороссийский концерн «Орими» [20, л. 38]. Только ¼ акций компании была в руках у государства, остальные ¾ – в руках частных компаний.

В 1999 г. перевозки ОАО «АП» по сравнению с 1998 г. сократились на 8,7 % и составили 2,4 млн т. Перевозки пассажиров (внутренние и внешние) составили 96,4 % к уровню 1998 г. (1118 тыс. чел.), что было связано с падением жизненного уровня населения. При этом внутрироссийские грузоперевозки сократились в целом по пароходству на 17 %, а по судоходной компании почти на 29 % за счет

снижения объемов перевозок угля на 44 % (240 тыс. т) и перевозок строительных грузов на 44 % (120 тыс. т). При общем объеме внутренних сухогрузных перевозок 484 тыс. т перевозки угля и строительных грузов составили 96 %. Объемы внешнеторговых перевозок были практически сохранены к уровню 1998 г. и составили 1,3 млн т (67 % в общей структуре доходов ОАО «АП»). Хотя в целом доходы по пароходству выросли за счет падения курса рубля по отношению к доллару, но после уплаты всех налогов ОАО «АП» снова вышло на дефицит бюджета в 5335 млн руб. Чистую прибыль получил только порт «Благовещенск» (896 тыс. руб.), а также судоходная компания «Амурское пароходство» (2383 тыс. руб.) и Хабаровское торгово-производственное предприятие (156 тыс. руб.). По пассажирским перевозкам (с учетом дотации) убыток составил в целом 16,7 млн руб., в том числе убытки по пригороду – 13,8 млн руб., по транзитным линиям – 1,9 млн руб., по теплоходам «Полесье», работавшим на линии Хабаровск-Фуяоань, – 720 тыс. руб., по теплоходам

«Василий Поярков» и «Звезда Амура», работавшим как детские оздоровительные лагеря, – 1 млн руб. [21, л. 31–34]. Имели место простои флота в российских портах по причине неумелого диспетчерского руководства, незнание таможенных правил командным составом судов и береговыми работниками, задержек в ремонте судов и т.п.

В целом сложная социально-экономическая обстановка на российском Дальнем Востоке в 1990-е гг. отрицательно сказалась на работе АРП. Если до начала 1990-х гг. активно осуществлялись грузовые и пассажирские перевозки, то с распадом СССР и упадком сельского хозяйства прекратилась транспортировка зерна и других традиционных грузов. АРП стало заниматься в основном только перевозками угля в северные районы страны (с большими задержками по причине невозможности потребителей топлива расплатиться с речниками), металлолома и леса в Китай. Объемы перевозок грузов и пассажиров ОАО «АП» по международным маршрутам показаны в таблице.

Объемы перевозок грузов и пассажиров ОАО «Амурское пароходство» по международным маршрутам [22, с. 171, 173; 23, с. 227, 229; 24, с. 233, 235]

Показатель	Год									
	1991	1992	1993	1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Грузов всего, тыс. т	553	553	1204	1396	1276	1296	1261	1200	1211	1195
В т. ч.: экспорт	431	418	1028	954	999	901	1046	982	1066	1051
импорт	53,1	67,4	35,1	39,9	51,9	35,2	21,5	11,9	11,8	20,9
между иностранными пунктами без захода в СНГ	68,6	67,4	140,9	402,4	224,6	359,9	192,7	206,5	133,1	123,0
Пассажиров, тыс. чел.	110,0	133,2	163,3	150,0	82,1	22,4	49,9	57,7	63,8	58,2

Отметим, что точные количественные показатели деятельности ОАО «АП» в части международных перевозок отразить сложно, так как значительную долю в них в конце 1990-х – начале 2000 гг. занимал экспорт леса и металлолома, а точные объемы вывоза этих позиций установить не представляется возможным. Большой спрос на металлолом породил воровство металла с объектов и предприятий для сдачи его на многочисленные сборные пункты, и учет его велся лишь приблизительно. В 2000 г. через погранпереход Благовещенск–Хэйхэ было вывезено отходов и лома черных металлов 190 тыс. т; в общей структуре экспорта через Благовещенскую таможенную долю лома составила около 30 % [25, л. 13].

В период реформ был также утерян контроль за повалом и вывозом леса-кругляка. Повсеместно имели место сокрытие выручки от реализации лесопроизводства, продажа за наличные без оприходования, заключение фиктивных договоров и использование двойных контрактов с инофирмами. По оценкам экспертов, разница между объемами заготовки древесины и количеством ее вывоза за границу составляла от 500 тыс. до 3–4 млн кубометров леса, а поставки в КНР в 2000 г. увеличились в 30 раз [26, с. 48].

В начале XXI века на Дальнем Востоке происходит относительная стабилизация перевозок и развитие инфраструктуры. В 2001 г. ОАО «АП» было перевезено 1,6 млн т грузов, из них 0,4 млн т составляли внутренние перевозки и 1,2 млн т – заграничные перевозки. Флот заграничного плавания АП использовался для перевозок грузов российских и иностранных фрахтователей между портами Дальнего Востока России, Кореи, Японии и КНР. Всего было перевезено по международным маршрутам 1,2 млн т лесных, генеральных и навалочных грузов. Из указанных 1,2 млн т сухогрузным флотом типа «река-море» было перевезено 990,4 тыс. т (в 2000 г. – 1064,9 тыс. т) и речным флотом в КНР – 209,6 тыс. т (в

2000 г. – 44,9 тыс. т). В целом же доходы от заграничных перевозок в 2001 г. составили 10,4 млн долл., или 313,7 млн руб. (в 2000 г. соответственно 8,3 млн долл., или 248,2 млн руб.), в т.ч. доходы от перевозок в КНР составили 1,4 млн долл. (в 2000 г. – 314 тыс. долл.). Увеличение доходов было достигнуто за счет изменения структуры управления флотом заграничного плавания «река-море» и увеличением поставок леса в речные порты КНР [27, л. 69].

Тем не менее, в июне 2001 г. руководством ОАО «АП» было утверждено положение о продаже судов АП, в котором основным критерием, определявшим необходимость продажи флота, было определено «отсутствие загрузки флота с учетом ближайшей перспективы» [28, л. 22–23]. И действительно, согласно годовому отчету за 2002 г., ОАО «АП» продолжало находиться в «неблагоприятных экономических условиях». Был очевиден спад объемов перевозок: если в целом по Хабаровскому краю рост промышленной продукции увеличился на 6 %, то в АП объемы перевозок снизились на 7,4 %. Негативное влияние на результаты работы в 2002 г. оказывали растущая дебиторская задолженность клиентуры, рост издержек производства и опережающий рост цен на материалы, необходимые при ремонте судов, ввод перегрузочных мощностей в морских портах. В 2002 г. ОАО «АП» перевезло 1,5 млн т грузов, из них 0,5 млн т составляли внутренние перевозки, 1 млн т – заграничные перевозки. Доходы от перевозок грузов составили 472 млн руб., в том числе от международных перевозок – 303 млн руб. (64,2 %). Из указанных 1 млн т сухогрузным флотом типа «река-море» было перевезено 877,5 тыс. т и речным флотом в КНР – 212,5 тыс. т. На речных перевозках были задействованы 7 буксиров с баржами и 10 теплоходов с баржами [29, л. 107–108, 110]. Шло перераспределение грузовых потоков в сторону портов Китая, что повлекло за собой увеличение продолжительности рейсов, а также простои под грузовой

ми операциями. Доходы от заграничных перевозок речным флотом в КНР возросли на 86,7 %, что было связано в основном с увеличением объемов перевозок леса в речные порты КНР почти на 50 %. Рентабельность работы речного флота с КНР составила 49,6 %. В целом же расходы по АП возросли по сравнению с 2001 г. на 24,3 %; наибольший рост расходов сложился по статье «затраты на ремонт» – на 76,8 % [30, л. 49, 58, 60].

В целом доля речного транспорта в объеме перевезенных внешнеторговых грузов всем транспортным комплексом непосредственно на Дальнем Востоке (в 2002 г. – 48,8 млн т) была чрезвычайно мала – 2 % [31, с. 28–29]. Это было связано с ухудшением технического состояния большинства гидротехнических сооружений, введенных в эксплуатацию 50–70 лет назад и более, дефицитом современных судов (средний возраст флота составлял 23 года). Сократились перевозки на внутренних водных путях, прекратилось строительство судов «река-море». За 1991–2002 гг. на Амурском судостроительном заводе были построены всего 2 теплохода из запланированных 10. Социальные объекты АП были заморожены. Объемы грузо- и пассажирских перевозок Амурского пароходства продолжали снижаться. Компания не могла преодолеть сложившуюся негативную динамику. Всего за навигацию 2003 г. судами Амурского пароходства было перевезено в КНР 516,8 тыс. т различных грузов, в 2004 г. – 411,6 тыс. т [32, л. 127, 200].

В целом в развитии транспорта на Дальнем Востоке в конце XX – начале XXI в. можно выделить два основных этапа: 1990–1999 гг., когда наблюдался значительный спад объема транспортной работы на 62,8 %; 2000–2006 гг., когда работа транспортного комплекса региона стабилизировалась, а объемы работы увеличились на 82,2 %. Оживление в транспортном комплексе прервал начавшийся в 2008 г. финансовый кризис; начался период стагнации и постепенного снижения объемов (к 2016 г. – на 20,2 % по сравнению с 2006 г.). Что же

касается показателей деятельности непосредственно речного транспорта, то с 1990 по 2008 г. перевозки грузов внутренним водным транспортом сократились почти в 6 раз, а в целом по всем отраслям транспорта на Дальнем Востоке – в 1,8 раза. Отметим, что падение объемов в целом по Российской Федерации было более масштабным – в 2,5 раза. Как отмечали исследователи, «в сфере транспорта для Дальнего Востока трансформационный шок был смягчен в результате переориентации географической структуры рынков и направлений перевозок» [8, с. 117–118]. После снятия ограничений с части закрытых ранее территориальных образований Дальний Восток становится транзитной территорией для других регионов России, развивая внешнеэкономические связи с КНР, Японией, Республикой Корея, хотя связи эти, отметим, развивались довольно медленно.

В работе Амурского речного пароходства во второй половине первого десятилетия XXI в. происходит относительная стабилизация. В 2005 г. ОАО «АП» было перевезено 1,4 млн т грузов, в 2006 и 2007 гг. – соответственно 1,5 и 1,4 млн т. Однако по сравнению с возрастанием объемов перевозок между Российской Федерацией и КНР железнодорожным и морским транспортом (в 2 и в 3 раза соответственно) объемы перевозок речными судами изменились незначительно и в 2008 г. составили 1,9 млн т. В 2009 г. под влиянием общего экономического кризиса вновь происходит снижение перевозок речными судами до 1 млн т [32, л. 127, 200]. Необходимы были кардинальные перемены в сфере водного транспорта. Одним из решений стало вливание частных инвестиций. На Дальний Восток стал приходить частный капитал с западных регионов России, имевший возможности для возрождения убыточных предприятий. В 2007 г. Амурское пароходство было выставлено на торги, а в 2008 г. продано холдингу RFP Group, одному из крупнейших холдингов лесной и транспортной отраслей в Рос-

сии. Сегодня группа компаний «Амурское пароходство» осуществляет интермодальные и мультимодальные грузоперевозки, перевалку и хранение грузов, добычу нерудных строительных материалов. Ежегодно компания перевозит свыше 2 млн т грузов.

Заключение. Итак, в конце XX – начале XXI века в деятельности Амурского речного пароходства происходят кардинальные перемены. С разрушением логистических цепочек между западом и востоком страны, на фоне начавшихся радикальных социально-экономических реформ и открытия дальневосточных границ Амурский речной транспорт становится связующим звеном между порубежными территориями России и Китая на Дальнем Востоке. Судами Амурского речного пароходства перевозились пассажиры – российские туристы (при этом туризм зачастую имел форму «челночничества») и грузы на экспорт и импорт (сырьевой характер и неразвитость даль-

невосточной экономики определили основными статьями экспорта лес и лом металлов, импорта – товары народного потребления). Точные количественные показатели деятельности АРП выявить сложно по причине сокрытия обоими сторонами объемов вывоза сырьевых материалов (леса и металлолома) и значительной доли в двусторонней торговле бартерных операций. Амурское речное пароходство постоянно находилось на грани банкротства, и связи со странами АТР, в которых значительную долю занимал Китай, позволяли предприятию выживать в сложных социально-экономических условиях 1990-х гг. В 2000-е годы ситуация несколько стабилизировалась, но потери логистики и устаревание флота не позволили пароходству самостоятельно выйти на устойчивые показатели развития. Оно окончательно меняет форму собственности и становится частью холдинга.

Список источников

1. Россия и Китай: четыре века взаимодействия: история, современное состояние и перспективы развития российско-китайских отношений / под ред. А.В. Лукина. М.: Весь мир, 2013. 704 с.
2. Романова Г.Н. Российско-китайские торгово-экономические и научно-технические связи в 80-е гг. XX в. // Записки Амурского областного краеведческого музея и общества краеведов. Благовещенск: Изд-во АмГУ, 1999. Вып. 9. С. 112–115.
3. Государственный архив Амурской области. Ф. Р-116. Оп. 4. Д. 9.
4. Минакир П.А. Дальний Восток и Забайкалье накануне реформы: концепция вхождения в рынок // Пространственная экономика. 2017. № 1. С. 17–51.
5. Лаврентьев А.В. Условия реализации международных транспортных проектов на Дальнем Востоке России (1990-е гг. – начало XXI в). // Территория новых возможностей. Вестник ВГУЭС. 2011. № 2(11). С. 124–132.
6. Государственный архив Амурской области. Ф. Р-2506. Оп. 1. Д. 2.
7. Там же. Д. 43.
8. Бардаль А.Б. Транспортный комплекс России в период реформ: дальневосточный ракурс // Пространственная экономика. 2017. № 4. С. 100–129.
9. Государственный архив Хабаровского края. Ф.Р-736. Оп. 4. Д. 5.
10. Там же. Д. 21.
11. Там же. Д. 32.
12. Там же. Д. 21.
13. Там же. Д. 83.

14. *Лаврентьев А.В.* Трансформация организационной и кадровой структуры транспорта Дальнего Востока: опыт переходного периода // Территория новых возможностей. Вестник ВГУЭС. 2015. № 2 (29). С. 102–110.
15. *Иванов В.* Пассажирский порт «АмурАССО»: курс на развитие. Благовещенск, 2012. 48 с.
16. Государственный архив Еврейской автономной области. Ф. 596. Оп. 1. Д. 1.
17. Государственный архив Хабаровского края. Ф. Р-736. Оп. 4. Д. 106.
18. Там же. Д. 136.
19. Амурская область. Транспорт и связь. Благовещенск: Амуроблкомстат, 1997. 25 с.
20. Государственный архив Хабаровского края. Ф. Р-736. Оп. 4. Д. 136.
21. Там же. Д. 164.
22. Хабаровский край в 1999 году. Статистический ежегодник: стат. сб. / Хабаровский крайкомстат. Хабаровск, 2000. 240 с.
23. Хабаровский край в 2001 году. Статистический ежегодник: стат. сб. / Хабаровский крайкомстат. Хабаровск, 2002. 333 с.
24. Хабаровский край в 2002 году. Статистический ежегодник: стат. сб. / Хабаровский крайкомстат. Хабаровск, 2003. 342 с.
25. Государственный архив Амурской области. Ф. Р-2301. Оп. 1. Д. 68.
26. *Фесик А.* Лес рубят – китайцы слетаются // Дальневосточный капитал. 2001. № 11(15). С. 48–49.
27. Государственный архив Хабаровского края. Ф. Р-736. Оп. 4. Д. 199.
28. Там же. Д. 1914.
29. Там же. Д. 223.
30. Там же. Д. 215.
31. *Романова Г.Н.* Морской и железнодорожный транспорт во внешнеэкономических связях Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2008. № 4 (45). С. 25–39.
32. Государственный архив Хабаровского края. Ф. Р-736. Оп. 4. Д. 238.

References

1. Rossiya i Kitai: chetyre veka vzaimodeistviya: istoriya, sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya rossiisko-kitaiskikh otnoshenii / pod red. *A.V. Lukina*. M.: Ves' mir, 2013. 704 s.
2. *Romanova G.N.* Rossiisko-kitaiskie torgovo-ehkonomicheskie i nauchno-tekhnicheskie svyazi v 80-e gg. XX v. // Zapiski Amurskogo oblastnogo kraevedcheskogo muzeya i obshchestva kraevedov. Blagoveshchensk: Izd-vo AMGU, 1999. Вып. 9. S. 112–115.
3. Gosudarstvennyi arkhiv Amurskoi oblasti. F. R-116. Op. 4. D. 9.
4. *Minakir P.A.* Dal'nii Vostok i Zabaikal'e nakanune rE-formy: kontseptsiya vkhozhdeniya v rynek // Prostranstvennaya ehkonomika. 2017. № 1. S. 17–51.
5. *Lavrent'ev A.V.* Usloviya realizatsii mezhdunarodnykh transportnykh proektov na Dal'nem Vostoke Rossii (1990-e gg. – nachalo XXI v.). // Territoriya novykh vozmozhnostei. Vestnik VGUEHS. 2011. № 2(11). S. 124–132.
6. Gosudarstvennyi arkhiv Amurskoi oblasti. F. R-2506. Op. 1. D. 2.
7. Tam zhe. D. 43.
8. *Bardal' A.B.* Transportnyi kompleks Rossii v period reform: dal'nevostochnyi rakurs // Prostranstvennaya ehkonomika. 2017. № 4. S. 100–129.
9. Gosudarstvennyi arkhiv Khabarovskogo kraia. F.R-736. Op. 4. D. 5.
10. Tam zhe. D. 21.
11. Tam zhe. D. 32.

12. Tam zhe. D. 21.
13. Tam zhe. D. 83.
14. *Lavrent'ev A.V.* Transformatsiya organizatsionnoi i kadrovoi struktury transporta Dal'nego Vostoka: opyt perekhodnogo perioda // *Territoriya novykh vozmozhnostei. Vestnik VGUEHS.* 2015. № 2 (29). S. 102–110.
15. *Ivanov V.* Passazhirskii port «AmuRASSO»: kurs na razvitie. Blagoveshchensk, 2012. 48 s.
16. Gosudarstvennyi arkhiv Evreiskoi avtonomnoi oblasti. F. 596. Op. 1. D. 1.
17. Gosudarstvennyi arkhiv Khabarovskogo kraia. F. R-736. Op. 4. D. 106.
18. Tam zhe. D. 136.
19. Amurskaya oblast'. Transport i svyaz'. Blagoveshchensk: Amuroblkomstat, 1997. 25 s.
20. Gosudarstvennyi arkhiv Khabarovskogo kraia. F. R-736. Op. 4. D. 136.
21. Tam zhe. D. 164.
22. Khabarovskii krai v 1999 godu. Statisticheskii ezhegodnik: stat. sb. / Khabarovskii kraikomstat. Khabarovsk, 2000. 240 s.
23. Khabarovskii krai v 2001 godu. Statisticheskii ezhegodnik: stat. sb. / Khabarovskii kraikomstat. Khabarovsk, 2002. 333 s.
24. Khabarovskii krai v 2002 godu. Statisticheskii ezhegodnik: stat. sb. / Khabarovskii kraikomstat. Khabarovsk, 2003. 342 s.
25. Gosudarstvennyi arkhiv Amurskoi oblasti. F. R-2301. Op. 1. D. 68.
26. *Fesik A.* Les rubyat – kitaitsy sletayutsya // *Dal'nevostochnyi kapital.* 2001. № 11(15). S. 48–49.
27. Gosudarstvennyi arkhiv Khabarovskogo kraia. F. R-736. Op. 4. D. 199.
28. Tam zhe. D. 1914.
29. Tam zhe. D. 223.
30. Tam zhe. D. 215.
31. *Romanova G.N.* Morskoi i zheleznodorozhnyi transport vo vneshneekonomicheskikh svyazyakh Dal'nego Vostoka Rossii i Severo-Vostochnogo Kitaya // *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke.* 2008. № 4 (45). S. 25–39.
32. Gosudarstvennyi arkhiv Khabarovskogo kraia. F. R-736. Op. 4. D. 238.

Статья принята к публикации 25.03.2023/
The article has been accepted for publication 25.03.2023.

Информация об авторах:

Цай Ин, аспирант кафедры истории России и специальных исторических дисциплин

Ольга Владимировна Залеская, декан факультета иностранных языков, доктор исторических наук, доцент

Information about the authors:

Tsai Ying, Postgraduate Student, Department of Russian History and Special Historical Disciplines

Olga Vladimirovna Zalesskaya, Dean of the Faculty of Foreign Languages, Doctor of Historical Sciences, Docent

