

Петрунина Жанна Валерьяновна

доктор исторических наук,
профессор кафедры истории государства и права
Комсомольского-на-Амуре государственного
технического университета

Petrulina Zhanna Valeryanovna

D.Phil. in History, Professor,
History of State and Law Department,
Komsomolsk-on-Amur
State Technical University

Негробова Полина Викторовна

студент кафедры истории государства и права
Комсомольского-на-Амуре государственного
технического университета

Negrobova Polina Viktorovna

Student, History of State and Law Department,
Komsomolsk-on-Amur
State Technical University

СОВЕТСКО-ЯПОНСКИЙ ОПЫТ СОТРУДНИЧЕСТВА В РАЗВИТИИ БАМА: ЧТО МОЖЕТ БЫТЬ ПОЛЕЗНЫМ СЕГОДНЯ? [1]

THE SOVIET-JAPANESE EXPERIENCE OF COOPERATION IN THE DEVELOPMENT OF THE BAIKAL-AMUR MAINLINE: WHAT CAN BE USEFUL TODAY? [1]

Аннотация:

В работе рассмотрен вопрос о сотрудничестве СССР и Японии при строительстве Байкало-Амурской магистрали в 1970-х гг. Доказано, что в рассматриваемый период у стран были обоюдные экономические интересы на Дальнем Востоке. СССР рассматривал Японию в качестве рынка сбыта природных ресурсов и источника кредитов и современной техники, необходимых для строительства БАМа. Япония была заинтересована в получении природных ресурсов. Переход Японии на наукоемкое производство со второй половины 1970-х гг. привел к сокращению потребляемого ею сырья. Совместная разведка и разработка шельфа на острове Сахалин, разные экономические системы обеих стран послужили факторами, затормозившими советско-японское экономическое сотрудничество в процессе строительства Байкало-Амурской магистрали. В статье определено значение БАМа для развития Дальнего Востока и выявлены возможности использования советско-японского опыта в настоящее время.

Ключевые слова:

Байкало-Амурская магистраль, Дальний Восток России, Япония, международное сотрудничество, транзитные перевозки.

Summary:

The paper reviews the issue of cooperation between the USSR and Japan in the construction of the Baikal-Amur Mainline in the 1970s. It was proved that in the period under review the countries had mutual economic interests in the Far East. The USSR regarded Japan as a natural resources market and a source of loans and modern equipment required for the construction of the Baikal-Amur Mainline. Japan was interested in obtaining natural resources. Japan's transition to knowledge-intensive production since the second half of the 1970s had led to a decrease in its consumed raw materials. The joint exploration and development of the Sakhalin shelf, the different economic systems of both countries served as factors that inhibited the Soviet-Japanese economic cooperation in the process of building the Baikal-Amur Mainline. The article defines the value of the BAM for the Far East development and identifies the possibilities of using the Soviet-Japanese experience at the present stage.

Keywords:

Baikal-Amur Mainline, Far East of Russia, Japan, international cooperation, transit traffic.

Современное руководство Российской Федерации уделяет большое внимание Дальнему Востоку страны, справедливо рассматривая транспортную инфраструктуру региона в качестве действенного механизма развития его внутренней социально-экономической жизни и средства расширения международной интеграции на всех уровнях.

В состав Дальневосточного федерального округа входят девять субъектов, отличающиеся по своему географическому положению, экономической специализации и национально-демографической ситуации. Являясь частью единой структуры, объединенной по территориальному и социально-экономическому признакам, субъекты ДФО сохраняют транспортную разобщенность, что затрудняет их взаимодействие и препятствует развитию международных контактов. Хабаровский край – одна из наиболее развитых в экономическом отношении территорий российского Дальнего Востока, основу экономики которого составляют диверсифицированное промышленное производство и транспортное обслуживание магистральных грузопотоков [2].

Попытки начать строительство железных дорог, пролегающих по территории современного Хабаровского края, предпринимались еще в начале XX в. Несмотря на поражение России в Русско-японской войне, для страны было необходимо сохранить присутствие в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) и продолжить освоение дальневосточных и северных территорий. Реализа-

ции поставленных задач могло способствовать строительство железнодорожной магистрали, которая, так же как и Транссиб, имела бы выход к Тихоокеанскому побережью. Немаловажным было и противостоять военно-политическому усилению Японии в приграничных с Россией территориях. К практической реализации строительства «Второго Транссиба» перешло уже советское руководство, когда в 1924 г. Советом труда и обороны был утвержден план строительства железных дорог страны. Параллельная Транссибу железнодорожная магистраль должна была решать стратегические (являясь рокадной на случай войны с Японией) и экономические (способствовать освоению полезных ископаемых Дальнего Востока) задачи. В 1930 г. по предложению ЦК ВКП(б) и Совета народных комиссаров СССР проектные организации Сибири и Дальнего Востока начали разработку планов строительства с выходом к Тихому океану. Тогда железная дорога впервые получила название Байкало-Амурской [3]. В 1930–1950-х гг. наряду с советскими рабочими в строительстве БАМа были задействованы японские и немецкие военнопленные, заключенные ГУЛАГа, а сама дорога способствовала внутреннему освоению Дальнего Востока.

1974 год считается началом строительства современного БАМа. 8 июля 1974 г. вышло постановление «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» [4, с. 160], после чего были созданы Всесоюзные ударные комсомольские отряды имени XVII съезда ВЛКСМ. На строительной площадке работали представители комсомольских организаций со всей страны. Наиболее представительные делегации были из Амурской, Читинской областей, Бурятской АССР, Украинской ССР, Хабаровского края. Эти события нашли отражение на первых полосах центральных и региональных газет. Газета «Дальневосточный Комсомолец» («ДВК») писала: «С оркестром и цветами, с добрыми напутствиями проводила иркутская комсомолка свой первый ударный строительный отряд, направляющийся на строительство Байкало-Амурской магистрали...» [5]. Не обошел своим вниманием «ДВК» и митинг в Тынде, проходивший 27 октября 1984 г. Именно в ходе митинга состоялось официальное открытие сквозного движения поездов по всей Байкало-Амурской магистрали: «Вчера из Комсомольска-на-Амуре до Тынды отправился первый поезд. Открыто сквозное движение...» [6]. В ходе строительства БАМа на карте страны появилось около 60 городов и поселков, свыше 200 новых станций.

Наряду с социально-экономическим развитием Дальнего Востока для СССР важным было решение военно-стратегической задачи. В условиях обострения советско-китайских отношений сохранял актуальность вопрос о железной дороге, проходившей вдали от границы с КНР и связывавшей советские дальневосточные территории с европейской частью страны.

С последней трети XX в. Байкало-Амурская магистраль стала вовлекаться в международное экономическое взаимодействие со странами АТР. БАМ и до настоящего времени обеспечивает доставку грузов, идущих из Сибири и Дальнего Востока в направлении морских портов Ванино и Советская Гавань. Эти порты имеют ряд экономических преимуществ, включая выход к международным морским путям Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии [7, с. 107].

Одним из зарубежных партнеров Хабаровского края среди стран Северо-Восточной Азии была и остается Япония, экономические отношения с которой, несмотря на политические противоречия на межгосударственном уровне, развивались со второй половины XX в.

В конце 1960-х – первой половине 1970-х гг. между государствами было подписано несколько соглашений о поставках из СССР в Японию сырья, а из Японии в СССР – оборудования и машин (например, Генеральные соглашения по лесу 1968 и 1974 гг., Генеральное соглашение о сотрудничестве в разведке нефтяных и газовых месторождений и добыче нефти и газа на шельфе острова Сахалин 1975 г.). Нефтяной кризис 1973 г., ускоренное развитие Сибири и Дальнего Востока в то время создали благоприятные условия для расширения советско-японского экономического сотрудничества, мощный импульс которому придали строительство и эксплуатация БАМа.

Осуществление намеченных задач требовало от советского руководства значительных капиталовложений (так, на строительство БАМа в течение 10 лет были необходимы средства не менее 1 млрд р. ежегодно [8, р. 3]) и применения современных технических разработок. В Политбюро ЦК КПСС Япония рассматривалась как источник кредитов, современной техники и рынка сбыта природных ресурсов. Для строительства БАМа только у Японии были закуплены 166 экскаваторов фирмы «Като», 199 бульдозеров «Комацу». Привлекли и технику других зарубежных государств. СССР приобрел 10 тыс. грузовиков западногерманской фирмы «Магиус-Дойч», 650 подъемных кранов на автошасси «Ката», 250 бульдозеров и тракторов «Катерпиллер», 190 стовосьмидесятитонных самосвалов производства Канады [9, с. 62–63]. В соответствии с соглашением 1982 г. СССР закупил у Японии 480 экскаваторов, 1 100 бульдозеров и 10 803 трубоукладчика [10, с. 216].

В начале 1970-х гг. Япония была заинтересована в строительстве БАМа и разведке природных ресурсов вдоль железнодорожной трассы. Магистраль проходила по богатым ресурсным районам [11], что удешевляло перевозку леса, нефти, южнокитских коксующих углей и других видов сырья на японские рынки. Интерес Токио к развитию Байкало-Амурской магистрали в 1970-х гг.

объяснялся имевшей место в Японии экономической ситуацией и изменившимися отношениями между СССР и КНР. В 1960-х – начале 1970-х гг. Япония переживала период бурного промышленного роста и остро нуждалась в сырье, поставки которого мог обеспечить СССР. В условиях ухудшения и последовавшего за ним разрыва отношений между СССР и КНР Япония фактически стала монополистом в торговле с советским Дальним Востоком.

Ситуация стала меняться со второй половины 1970-х гг., когда в Японии, пережившей в 1973 г. экономический кризис, были приняты закон «О контроле над потреблением нефти в стране и нормализации нефтяного снабжения», «Новая программа экономии энергии», «Базисный план стабилизации экономики», а в 1983 г. – закон «О чрезвычайных мерах по перестройке промышленной структуры». Япония начала переориентацию на наукоемкое производство. Новые отрасли уже не требовали того количества природных ресурсов, которое предлагал СССР, и представители японского бизнеса стали постепенно терять интерес к советским масштабным дорогостоящим проектам на Дальнем Востоке, эффект от которых мог проявиться лишь спустя годы. В 1975 г. между СССР и Японией было подписано Соглашение о совместной разведке и разработке шельфа на острове Сахалин, и интерес японцев к БАМу еще больше упал. В числе факторов, затормозивших советско-японское экономическое сотрудничество в процессе строительства Байкало-Амурской магистрали, можно отметить и разные экономические системы обеих стран, высокий уровень советской бюрократизации и др.

Сейчас много споров, нужно ли было затевать столь масштабную стройку и насколько потенциал БАМа может быть использован в современных реалиях. Следует отметить, что, несмотря на общественно-политические трансформации, которые пережила Россия в 1990-х гг., магистраль оставалась в объективе внимания российского руководства. Об этом свидетельствуют постановления Правительства РФ № 728 от 16 июня 1997 г. «О первоочередных мерах по экономическому стимулированию экономического развития зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» [12, с. 483] и № 481 от 19 января 1999 г. «Вопросы хозяйственного освоения зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» [13, с. 513].

Завершение строительства БАМа в 2003 г. способствовало развитию транспортно-промышленной инфраструктуры в Хабаровском крае. Созданные и получившие развитие еще в советский период леспромхозы (Шелиховский, Селихинский, Снежный, Вяземский) до настоящего времени лидируют среди предприятий лесной деревообрабатывающей промышленности Хабаровского края, а производимая ими продукция поставляется на рынки государств АТР.

Тем не менее в начале XXI в. в российской периодике стали появляться статьи, в которых активно обсуждались вопросы экономической неэффективности БАМа, необходимость отменить пассажирские перевозки по этой железной дороге, а в перспективе и вообще отказаться от ее эксплуатации. Однако актуализировавшиеся социально-экономические проблемы на Дальнем Востоке, депопуляция этой части страны, потребность России активнее взаимодействовать с экономикой АТЭС, провозглашение в 2013 г. лидером КНР Си Цзиньпином стратегии «Экономический пояс Шелкового пути» и другие причины заставили руководство РФ и Дальневосточного региона пересмотреть свою позицию и приступить к модернизации и активной эксплуатации БАМа, продолжающего обеспечивать хозяйственное обслуживание территории 1,5 млн км².

В 2005 г. вопрос о комплексном развитии БАМа был поднят в ОАО «РЖД», а в 2006 г. Институт экономики и развития транспорта приступил к разработке Стратегической программы развития Байкало-Амурской магистрали до 2020 года. В течение нескольких лет Программа работывалась с учетом внутри- и внешнеэкономических задач и конъюнктуры рынка. В 2013 г. Программа была одобрена Правительством РФ.

Опыт советско-японского сотрудничества может пригодиться и в наши дни. Япония, как и в последней трети XX в., может оказать содействие России в использовании наукоемких технологий для развития БАМа, а Россия – предложить Японии транспортировку грузов по железной дороге. Важно, чтобы условия взаимодействия устраивали обе стороны.

Президент ОАО «РЖД» О. Белозеров отметил необходимость развивать железнодорожную инфраструктуру Транссиба и БАМа, обеспечивать развитие железнодорожных соединений с портами Дальнего Востока, формируя единое транспортное пространство в России [14]. Для развития логистической и терминальной инфраструктуры БАМа предполагается привлечение японских специалистов. Интересной перспективой является идея о создании трансазиатской высокоскоростной железнодорожной линии от Дальнего Востока до Европы, построенной по японской технологии [15].

Активное развитие Пекином сети железных дорог в рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути» фактически вынуждает заинтересованные государства взаимодействовать только с КНР. Учитывая непростые и одновременно конкурентные отношения между Пекином и Токио, Япония может рассматривать БАМ в качестве альтернативного транспортного коридора

для доставки собственных и транзитных грузов в Европу. В этом случае возможно возвращение к решению острого и наиболее сложного вопроса о соединении острова Сахалин с материком сетью железных дорог.

Все это не позволяет назвать БАМ «дорогой в никуда». БАМ, обладая большим потенциалом, может вновь стать национальным проектом, который позволит России сохранить свои позиции в мире.

Ссылки и примечания:

1. Исследование проведено при поддержке Правительства Хабаровского края. Договор № 148/2017 Д от 05.06.2017 о предоставлении гранта на проведение научных исследований в области гуманитарных и общественных наук.
2. О Стратегии социального и экономического развития Хабаровского края на период до 2025 года [Электронный ресурс] : постановление Правительства Хабаровского края от 13 янв. 2009 г. № 1-пр : ред. от 26 мая 2011 г. № 158-пр. URL: <https://www.khabkrai.ru/officially/Gosudarstvennye-programmy/Dokumenty-strategicheskogo-planirovaniya/146062> (дата обращения: 01.07.2017).
3. Хабаров В. БАМ: история строительства и значение магистрали. Справка [Электронный ресурс] // РИА Новости. 2009. 27 апр. URL: <https://ria.ru/society/20090427/169317712.html> (дата обращения: 09.07.2017).
4. О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали : постановление СНК СССР от 8 июля 1974 г. // БАМ: через годы, через расстояния / сост. А.В. Размахнина, Л.В. Салеева, М.В. Самынина. Хабаровск, 2014.
5. На комсомольскую стройку // Дальневосточный Комсомольск. 1974. № 165.
6. Честь и слава строителям БАМа // Там же. 1984. № 202.
7. Петрунина Ж.В. Модернизация Ванино-Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла как необходимое условие для развития ТОСЭР Дальнего Востока // Общество: философия, история, культура. 2015. № 6. С. 106–108.
8. Radchenko S. Japanese Business, Soviet Development, and Territorial Conflict, 1975–1985 [Электронный ресурс] // The Asia-Pacific Journal. 2011. Vol. 9, iss. 35, no. 1. URL: <http://apjif.org/-Sergey-Radchenko/3592/article.pdf> (дата обращения: 28.06.2017).
9. Тимошенко В.П. Компенсационные соглашения в программах освоения Сибири в 1960–1980-е гг. // Гуманитарные науки в Сибири. 2011. № 2. С. 59–63.
10. Вербицкий И.С. Япония в трехсторонней системе // Проблемы Дальнего Востока. М., 1986. № 1.
11. На территориях, прилегающих к БАМу, сосредоточено более 30 % всех разведанных природных запасов страны, а именно свинца, меди, половина запасов цинка, около 30 углеводородных месторождений, уникальные залежи меди, золота, платины, титана и других редких металлов.
12. О первоочередных мерах по экономическому стимулированию экономического развития зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали : постановление Правительства РФ от 16 июня 1997 г. № 728 // БАМ: через годы, через расстояния. С. 483.
13. Вопросы хозяйственного освоения зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали : постановление Правительства РФ от 19 янв. 1999 г. № 481 // Там же. С. 513.
14. Russia Invites Japanese Companies to Invest in Developing the Far East Rail Infrastructure [Электронный ресурс] // Think Railways. 2016. 29 February. URL: <http://www.think-railways.com/russia-invites-japanese-companies-invest-developing-far-east-rail-infrastructure/> (дата обращения: 15.06.2017).
15. Rogan A. Japanese Bullet Trains Shooting Towards Moscow? [Электронный ресурс] // Russian Supply Chain. URL: <http://www.russiasupplychain.com/japanese-bullet-train-shooting-towards-moscow/> (дата обращения: 15.06.2017).

References:

- 'Honor and glory to the builders of the Baikal-Amur Mainline' 1984, *Dal'nevostochnyy Komsomol'sk*, no. 202, (in Russian). Khabarov, V 2009, 'The Baikal-Amur Mainline: the history of construction and the importance of the highway. Reference', *RIA Novosti*, April 27, viewed 09 July 2017, <<https://ria.ru/society/20090427/169317712.html>>, (in Russian).
- Petrunina, ZhV 2015, 'Modernization of Vanino and Sovetskaya Gavan transport industrial hub as a necessary condition for the development of the territory of advanced social and economic development in the Russian Far East', *Obshchestvo: filozofiya, istoriya, kul'tura*, no. 6, pp. 106-108, (in Russian).
- Radchenko, S 2011, 'Japanese Business, Soviet Development, and Territorial Conflict, 1975–1985', *The Asia-Pacific Journal*, vol. 9, iss. 35, no. 1, viewed 28 June 2017, <<http://apjif.org/-Sergey-Radchenko/3592/article.pdf>>.
- Razmakhnina, AV, Saleeva, LV & Samynina, MV (comps.) 2014a, 'Economic development issues concerning the Baikal-Amur Railway Mainline: the Decree No. 481 of the Government of the Russian Federation as of January 19, 1999, *BAM: cherez gody, cherez rasstoyaniya*, Khabarovsk, p. 513, (in Russian).
- Razmakhnina, AV, Saleeva, LV & Samynina, MV (comps.) 2014b, 'On priority measures for economic stimulation of the Baikal-Amur Railway Mainline: the Decree No. 728 of the Government of the Russian Federation as of June 16, 1997, *BAM: cherez gody, cherez rasstoyaniya*, Khabarovsk, p. 483, (in Russian).
- Razmakhnina, AV, Saleeva, LV & Samynina, MV (comps.) 2014c, 'On the construction of the Baikal-Amur Railway: the Decree of the Council of People's Commissars of the USSR as of July 08, 1974', *BAM: cherez gody, cherez rasstoyaniya*, Khabarovsk, (in Russian).
- Rogan, A 2017, 'Japanese Bullet Trains Shooting Towards Moscow?', *Russian Supply Chain*, viewed 15 June 2017, <<http://www.russiasupplychain.com/japanese-bullet-train-shooting-towards-moscow/>>.
- 'Russia Invites Japanese Companies to Invest in Developing the Far East Rail Infrastructure' 2016, *Think Railways*, 29 February, viewed 15 June 2017, <<http://www.think-railways.com/russia-invites-japanese-companies-invest-developing-far-east-rail-infrastructure/>>.
- Timoshenko, VP 2011, 'Compensatory agreements in Siberia development programs in the 1960-1980s', *Gumanitarnyye nauki v Sibiri*, no. 2, pp. 59-63, (in Russian).
- 'To the Komsomol construction site' 1974, *Dal'nevostochnyy Komsomol'sk*, no. 165, (in Russian).
- Verbitsky, IS 1986, 'Japan in the trilateral system', *Problemy Dal'nego Vostoka*, Moscow, no. 1, (in Russian).