

Н.С. Филиппов*

ТРЕТЬЯ СЕССИЯ ОБЪЕДИНЕННОГО
СОВЕТСКО-КИТАЙСКОГО УЧЕНОГО СОВЕТА
ПО ПРОБЛЕМЕ БАССЕЙНА РЕКИ АМУР
И ФОРМИРОВАНИЕ КОНЦЕПЦИИ ЕДИНОЙ
ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ ЮГА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКАdoi:10.31518/2618-9100-2025-1-8
УДК 94:621

Выходные данные для цитирования:

Филиппов Н.С. Третья сессия объединенного советско-китайского ученого совета по проблеме бассейна реки Амур и формирование концепции единой транспортной сети Юга Дальнего Востока // Исторический курьер. 2025. № 1 (39). С. 96–105. URL: <http://istkurier.ru/data/2025/ISTKURIER-2025-1-08.pdf>

N.S. Filippov

ADAPTATION OF COMBATANTS
OF THE FIRST WORLD WAR TO THE REAR LIFE
IN THE OMSK MILITARY DISTRICT IN 1915–1922**

doi:10.31518/2618-9100-2025-1-8

How to cite:

Filippov N.S. The Third Session of the Joint Sino-Soviet Scientific Council on the Problem of the Amur River Basin and the Formation of the Concept of a Unified Transport Network in the South of the Far East // Historical Courier, 2025, No. 1 (39), pp. 96–105. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2025/ISTKURIER-2025-1-08.pdf>]

Abstract. The article examines the ideas of scientists on the development of the transportation system of the South of the Far East on the example of the Third Session of the Joint Soviet-Chinese Scientific Council on the problems of the Amur River basin (1959). Objectives of this paper – In the article we set the following tasks: to analyze the ideas of scientists on the development of the transport network of the South of the Far East, which emerged as a result of joint expeditions of the Amur River basin; to determine the presence of ideas about a unified transport system in the reports of scientists. Under scientists the authors understand Soviet and Chinese scientists from various institutes of the USSR, who offered their ideas on the development of logistics. The South of the Far East is understood as Priamurye, Primorye. Territories, which include the left-bank basin of the middle and lower reaches of the Amur River, with all its tributaries, Lake Kizi, as well as adjacent to the Soviet South of the Far East, Chinese border territories. The authors emphasize the conditions that influenced the creation of ideas, such as cooperation with China due to the proximity of ideological platforms, which allowed the development of border territories, as well as the goals set by the Party leadership of the Seven-Year Plan of 1959–1965 (called in the literature “Seven-Year Plan”). In conclusion, the authors come to the conclusion that the session voiced proposals for the creation and further development of the transportation system, which included such branches of logistics as: water transport system, railway and road transport, as well as pipeline transport. From the authors’ point of view, the development of the transportation system was dictated by the need to develop and develop the natural resources of the Far East. The main source for the preparation of this article was the material of the Scientific Archive of the Far East Branch of the Russian Academy of Sciences.

Keywords: South of the Far East, transportation system, productive forces, territorial production complex, logistics, hydroelectric facilities.

***Никита Сергеевич Филиппов**, аспирант, Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного отделения Российской академии наук, Владивосток, Россия, e-mail: ns.filippov@yandex.ru
Nikita Sergeevich Filippov, Postgraduate Student, Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East of the Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, Vladivostok, Russia, e-mail: ns.filippov@yandex.ru

The article has been received by the editor on 06.11.2024. Full text of the article in Russian and references in English are available below.

Аннотация. В статье на примере Третьей сессии объединенного советско-китайского ученого совета по проблемам бассейна реки Амур (1959 г.) рассматриваются идеи ученых по развитию транспортной системы Юга Дальнего Востока. В статье мы ставим следующую задачу: проанализировать идеи ученых по развитию транспортной сети Юга Дальнего Востока, которые возникли по итогу совместных экспедиций бассейна р. Амур; определить наличие представлений о единой транспортной системе в докладах ученых. Под учеными авторы понимают советских и китайских ученых различных институтов СССР, которые предлагали свои идеи по развитию логистики. Под Югом Дальнего Востока понимается Приамурье, Приморье. Территории, которые включают в себя левобережный бассейн среднего и нижнего течения реки Амур со всеми ее притоками, оз. Кизи, а также сопредельные к советскому Югу Дальнего Востока китайские приграничные территории. Авторы выделяют условия, влиявшие на создание идей, такие как сотрудничество с Китаем ввиду близости идеологических платформ, что позволяло развивать приграничные территории, а также поставленные партийным руководством цели Семи-летнего плана 1959–1965 гг. (названного в литературе «Семилеткой»). В заключение авторы приходят к выводу, что на сессии были озвучены предложения по созданию и дальнейшему развитию транспортной системы, которые включали в себя такие отрасли логистики, как воднотранспортная система, железнодорожный и автодорожный транспорт, а также трубопроводный транспорт. С точки зрения авторов, развитие транспортной системы диктовалось необходимостью развивать и осваивать природные богатства Дальнего Востока. Главным источником для подготовки данной статьи стал материал Научного архива ДВО РАН.

Ключевые слова: Юг Дальнего Востока, транспортная система, производительные силы, территориальный производственный комплекс, логистика, гидроузлы.

Статья поступила в редакцию 06.11.2024 г.

Введение. Необходимость изучения опыта экономического развития и хозяйственного освоения Дальнего Востока является одной из важных тем региональных исторических исследований. Отмечаемый исследователями ресурсный потенциал Дальнего Востока создавал условия для эффективного использования ресурсной базы, которую предполагалось развивать во благо народно-хозяйственного комплекса региона. По мере того как Советский Союз укреплялся на востоке и активно взаимодействовал с Китаем, возрастала роль в создании эффективных программ по развитию трансграничных территорий с участием ученых. В развитии народно-хозяйственного комплекса СССР и в частности Дальнего Востока имели значение исследования учёных, направленные на изучение ресурсного потенциала региона. Актуальность также объясняется тем, что в рассматриваемый период закладывались фундаментальные представления о направлениях развития восточных районов страны, которые оказали влияние на планирование и реализацию государственных инвестиционных программ в сфере социально-экономического развития Сибири и Дальнего Востока. 1950–1960-е гг. были временем активного развития экономической науки в СССР. Наличие значительных водных, горнорудных, лесных и минеральных ресурсов Дальнего Востока требовало освоения. Рост промышленной базы, такой как черная и цветная металлургия, машиностроение, рыбное и лесное хозяйства, требовал наличия инфраструктуры и единой транспортной системы, так как развитие производительных сил, неразрывно связано с логистикой¹.

¹ Семенов А.И., Сергеев В.И. Логистика: основы теории: учебник для вузов. СПб., 2003. С. 411.

В данном случае мы рассматриваем идеи ученых, озвученные на Третьей сессии объединенного советско-китайского ученого совета по проблеме бассейна р. Амур в 1959 г., которая проходила в Москве. Контекст советско-китайских отношений 1950-х гг. позволяет с иного ракурса посмотреть на отдельные предложения по развитию Дальнего Востока.

Историография изучения ресурсов бассейна р. Амур в контексте советско-китайских взаимоотношений, а также участия в этом процессе ученого экспертного сообщества не является обширной, так как экспедиционные исследования бассейна р. Амур стали предметом специальных исследований относительно недавно; можно сказать, что исследования данного вопроса находится на «фронтире» региональных исторических исследований. Анализу подверглись отдельные отрасли народно-хозяйственного комплекса. А.В. Маклюковым были изучены предложения по развитию энергетики и энергетических ресурсов бассейна р. Амур в 1930–1950-е гг. С опорой на значимую источниковую базу региональных и центральных архивов автор проанализировал комплексные экспедиции бассейна р. Амур и весьма убедительно показал всю научную и практическую значимость комплексных экспедиций². Развитие Дальнего Востока через призму социально-политической безопасности и в контексте китайско-советских отношений рассматривалось в коллективной монографии отдела социально-политической исследований ИИАЭ ДВО РАН³. Отдельно научно-техническое сотрудничество СССР и КНР рассматривалось в третьем томе «Истории Северо-Восточного Китая». Г.Н. Романовой, в соответствующем разделе коллективной монографии были изучены совместные советско-китайские экспедиции в бассейне р. Амур. Исследовательница подчеркивала значимость комплексных экспедиций для территорий Северо-Восточного Китая и Дальнего Востока СССР⁴. В своей монографии «Советские специалисты в Китае (1948–1960)» Шэнь Чжихуа показывает все нюансы сотрудничества и обмена специалистами между двумя странами⁵. Также совместные комплексные экспедиции в бассейне р. Амур и их влияние на трансграничное взаимодействие рассматривались в исследовании С. Урбански⁶.

В статье мы ставим следующую цель: проанализировать научные взгляды ученых Амурской комплексной экспедиции 1955–1960 гг. на проблемы транспортного освоения Юга Дальнего Востока и создание проекта единой транспортной системы Приамурья.

Исследование опирается на документы Научного архива ДВО РАН (далее – АРХ ДВО РАН), сохранившие материалы третьей сессии объединенного советско-китайского ученого совета по проблеме бассейна р. Амур (Москва, 7–12 мая 1959 г.), которые стали объектом нашего анализа.

Принятие Семилетнего плана. Научно-техническое взаимодействие СССР и КНР.

Принятие Семилетнего плана развития народного хозяйства 1959–1965 гг. (названного в литературе «Семилеткой») предусматривало коренное и резкое преобразование советской экономики. Этот период рассматривался советскими экономистами и партийными органами как важнейший этап в достижении превосходства советской экономики над американской по производству на душу населения в начале 1970-х гг. С этой целью плановые органы желали сохранить высокие темпы экономического развития предыдущего периода. Огромные капитальные вложения должны были обеспечить техническое перевооружение значительной части экономики и вырасти по сравнению с предыдущим периодом на 80 %, в том числе по промышленности⁷. Поставленные задачи требовали повышения производительных сил в промышленности.

² Маклюков А.В. Экспедиционные исследования энергетических ресурсов бассейна р. Амур 1930–1950-х гг. // Россия и АТР. 2019. № 2. С. 104–117.

³ Исторические проблемы социально-политической безопасности российского Дальнего Востока (вторая половина XX – начало XXI в.). Кн. 1. Дальневосточная политика: стратегии социально-политической безопасности и механизмы реализации. Владивосток, 2014.

⁴ История Северо-Восточного Китая XVII–XX вв. Кн. 3. Северо-Восточный Китай в 1945–1978 гг. Владивосток, 2004.

⁵ Шэнь Чжихуа. Советские специалисты в Китае (1948–1960). М., 2015.

⁶ Урбански С. За степным фронтиром: история российско-китайской границы. М., 2023.

⁷ Ханин Г.И. Экономическая история России в новейшее время. Новосибирск, 2008. Т. 1: Экономика СССР в конце 30-х годов – 1987 год. С. 163.

В литературе отмечается, что Семилетний план предусматривал капитальные вложения, которые были направлены на две отрасли народно-хозяйственного комплекса: цветную металлургию и машиностроение. Развитие производственной базы данных сфер являлось приоритетным направлением.

Период хрущевских реформ, кроме реорганизации системы управления отраслевых министерств на местах, введения совнархозов и развития определенных отраслей народно-хозяйственного комплекса, предусматривал научное обоснование долгосрочного планирования экономики регионов и систем управления региональным развитием⁸. Региональные ученые и исследователи из центральных институтов постепенно включались в процесс формирования идей и предложений по развитию народно-хозяйственного комплекса Дальнего Востока⁹.

Кроме того, во второй половине 1950-х гг. советские экономисты вновь поднимали вопросы, связанные с трансформацией экономики Дальнего Востока, которая должна быть преобразована в территориальный производственный комплекс (далее – ТПК¹⁰), обладающий ярко выраженной экспортной специализацией¹¹. Н.Н. Клоссовский в 1920-х гг., обращал внимание, что экономика Дальнего Востока в полной мере связана с ростом производительных сил и экономикой стран АТР¹². Взаимосвязь развития экономики Дальнего Востока и экономики сопредельных ему стран во второй половине 1950-х гг. открывает более широкий контекст взаимодействия с КНР.

Научно-техническое взаимодействие, начавшееся после подписания «Договора о дружбе, союзе и взаимной помощи» 14 февраля 1950 г. между Китаем и СССР, позволило отправить существенные материальные ресурсы, необходимое оборудование и технику в КНР¹³. СССР командировал советников и специалистов, организовывал подготовку технических и управленческих кадров, оказывал помощь в разработке пятилетнего плана в Китае¹⁴. Шэнь Чжихуа в своей работе отмечает, что в течение 1950-х гг. сотрудничество носило скачкообразный характер и меняло интенсивность вплоть до разрыва отношений¹⁵. Научно-технический обмен специалистами позволил оформить условия для программ по комплексному изучению Дальнего Востока. Результатом одной из таких программ стала Сессия объединенного советско-китайского Ученого совета по проблемам бассейна р. Амур, которая проходила 7–12 мая 1959 г. в Москве. В работе сессии принимали участие ученые из центральных институтов Академии наук СССР, а также китайские коллеги. На сессии главной являлась проблема развития ресурсного потенциала и эффективное использование бассейна р. Амур. Данное мероприятие стало важной вехой в истории научно-технического сотрудничества, так как ввиду смежности территорий позволяла развивать Северо-Восточный Китай и Советский Дальний Восток.

Важнейшим моментом является то, что сессия по проблемам бассейна р. Амур проходила именно под началом «Семилетки» и была нацелена на вовлечение в хозяйственный оборот наиболее богатых по содержанию и выгодных по эксплуатации природных ресурсов¹⁶. Дальневосточный экономический район (далее – ДВЭР) и его обширная территория располагали и до сих пор располагают огромными природными ресурсами, обеспе-

⁸ Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Вып. 5. Региональные экономические исследования в 50-е – 60-е годы XX века. Хабаровск, 2012. С. 19.

⁹ Там же. С. 14.

¹⁰ Следует отметить, что понятие ТПК возникло позже, однако его сущностное содержание было отражено в 1920-х гг.

¹¹ Антология экономической мысли на Дальнем Востоке... С. 18.

¹² Колосовский Н.Н. Перспективы хозяйства Дальнего Востока // Пространственная экономика. 2008. № 4. С. 122.

¹³ Белов А.М., Булюкин Д.А., Ли Тун. Экономическая помощь Советского Союза Китаю в 1950-е годы // Вестник Костромского государственного университета. 2019. Т. 25, № 3. С. 52.

¹⁴ Передача технологий из Советского Союза в Китай. 1949–1966. / отв. ред. Бао Оу. СПб., 2010. С. 23.

¹⁵ Шэнь Чжихуа. Советские специалисты в Китае... С. 177.

¹⁶ АРХ ДВО РАН. Ф. 1. Оп. 7. Д. 1. Л.12.

чивающими широкое развитие производительных сил, которые сильно зависят от научно обоснованной программы развития.

Экономист, д-р экон. наук, профессор, академик АН СССР Н.Н. Некрасов отмечал, что программа научных исследований Амурской и Хэйлунцзянской комплексных экспедиций предусматривала создание и разработку научной гипотезы производительных сил бассейна р. Амур. По советской части бассейна были проведены технико-экономические исследования по проблемам развития черной металлургии, экономической оценке энергетических ресурсов, лесных и сельскохозяйственных ресурсов и экономической оценке ущерба от наводнений¹⁷. В гипотезу развития производительных сил входил важнейший пункт – необходимость связать между собой планируемые ТПК (например, Верхне-Амурский промышленный комплекс, Зейско-Свободненский промышленный комплекс, Благовещенско-Райчихинский промышленный комплекс и т.д.)¹⁸. Для решения этой проблемы необходимо было изучить пути формирования новых крупных производственных баз и производственных связей между ними¹⁹.

Формирование транспортной системы как фактор развития производительных сил. Развитие промышленности и создание ТПК в регионе требовали наличия соответствующей инфраструктуры, которая будет служить делу повышения производительных сил в регионе.

Следует отметить важное обстоятельство, что развитию транспортной инфраструктуры мешали перманентные паводки и наводнения в бассейне р. Амур. А.Б. Марголин в своем докладе выделял отдельные зоны на Дальнем Востоке, которые сильнее всего страдали от наводнений. Так, например, выделялись участки, которые расположены на низких отметках. Убытки от затопления сельскохозяйственных угодий, дорог, жилых и производственных строений. Из крупных городов в зону входят Чита, Благовещенск, Свободный, Хабаровск и Комсомольск²⁰. Этот фактор существенным образом мешал модернизации железных дорог, водного, автомобильного транспорта и т.д.

Так, начальник Хэйлунцзянской комплексной экспедиции АН КНР Фэн Чжунь-Юнь предлагал комплекс мер по расширению советско-китайских транспортных связей. В своем докладе по итогам экспедиции исследователь выделил отдельный блок, связанный с логистикой.

Ученый предлагал в районах среднего и верхнего Амура и р. Аргунь через предполагаемые плотины соединить советские и китайские железнодорожные пути и шоссе, т.е. усилить транспортные связи СССР и КНР²¹. В этом докладе можно встретить упоминание так и не возведенного Сухотинского гидроэнергетического узла. По Сухотинскому створу должны были проходить суда через высокую плотину Сухотинской ГЭС. Для этого были сравнены варианты створов, подъемников, шлюзов и т.д.²²

Здесь же следует отметить, что Сухотинский гидроузел входил в состав так называемой Единой энергосистемы бассейна р. Амура (далее – ЕЭС Амура). Развитие гидроэнергетики в данном случае находилось в тесной взаимосвязи с развитием транспорта²³.

Несмотря на все это, отмечалось, что на 1959 г. удельный вес грузоперевозок по р. Амур крайне низок. Для повышения нагрузки на транспортную сеть и увеличения потока автор предлагал учитывать комплексное использование транспортных средств, произвести техническую реконструкцию других видов транспорта и в особенности железнодорожного²⁴.

Мы можем предположить, что подобная ситуация с речной логистикой вполне объяснима тем, что обе стороны в полной мере желали контролировать речное приграничье.

¹⁷ АРХ ДВО РАН. Ф. 1. Оп. 7. Д. 1. Л.12.

¹⁸ Там же. Л. 23–25.

¹⁹ Там же. Л. 27.

²⁰ Там же. Л. 196–197.

²¹ Там же. Л. 47.

²² Там же.

²³ Маклюков А.В. Экспедиционные исследования энергетических ресурсов бассейна р. Амур... С. 113.

²⁴ АРХ ДВО РАН. Ф. 1. Оп. 7. Д. 1. Л. 47.

С. Урбански считает, что, несмотря на риторику обоих государств относительно прозрачности границы, взаимодействие на китайско-советском приграничье намеренно сокращалось ввиду постепенного остывания отношений между двумя странами²⁵.

Транспортная группа под руководством Фэн Чжунь-Юня изучила вопрос о советско-китайских перевозках. Исследователем был изложен весьма конкретный результат работы группы: после строительства канала Сунляо и создания единой водно-транспортной сети Амур-Ляохэ водный транспорт СССР и КНР должен был получить дальнейшее развитие, так как станет возможным связать системы железнодорожных дорог Китая и Советского Союза через проектируемые плотины и усилить уже существующие советско-китайские контактные узлы (Отпор, Суйфэньхэ)²⁶.

Китайскому коллеге вторил советский исследователь из Совета производительных сил АН СССР (далее – СОПС АН СССР) С.Р. Клопов. Он полагал, что развитие гидроэнергетики в Верхнем Амуре, Зее и Бурее неразрывно связано с водным транспортом. Регулирование стоков и русел рек, а также возведение плотин должно было оказать существенное влияние на условия развития водного транспорта и логистику в целом, так как с помощью этого должны были усиливаться сухопутные транспортные связи между китайским и советским берегами р. Амур. Вновь упоминается проект Сухотинской плотины, которая должна была создать железнодорожное и автодорожное соединение²⁷.

Мы считаем, что проект Сухотинского гидроузла имел особую важность для китайской и советской стороны. Китайская сторона отмечала его важность для Северо-Восточного Китая (с помощью него можно было бы связать магистрали обеих стран), а советская сторона полагала, что он поможет в развитии логистики на советской стороне р. Амур. К сожалению, из-за ухудшения и последующего разрыва отношений между КНР и СССР в начале 1960-х гг. и отзыва всех советских специалистов из Китая проект не удалось реализовать.

По данным транспортной группы Амурской экспедиции, отмечает С.Р. Клопов, грузооборот внутренних перевозок по р. Амур должен был возрасти в 1,5 раза в сравнении с 1958 г. и достигнуть значения в 3,4 млн т в год. Такие значения могли быть осуществлены за счет улучшения судоходства, которое должно было включать в себя пропуска из водохранилищ в периоды малых глубин и уменьшения скоростей в многоводные сезоны путем задержания паводков при помощи гидроэнергетического каскада ГЭС²⁸.

Также Клоповым был озвучен относительно крупный проект, разработанный Гидропроектом СССР, который на сессии упоминался не единожды. Подразумевалось создание и устройство водных соединений Амура с Татарским проливом через оз. Кизи²⁹. Это соединение позволило бы существенным образом сократить расстояние из р. Амур в южные порты на 500 км и увеличило сроки навигации на 1 месяц. Также путь должен был облегчить экспорт советского леса и ввоз на материк сахалинского угля. Приблизненные расчеты Института комплексных транспортных проблем и Гидропроекта установили выгодность и полную окупаемость капиталовложений по проекту³⁰.

Сотрудник Института комплексных транспортных проблем АН СССР Е.В. Болдаков представил на сессии возможно самую крупную транспортную схему. Начиная свой доклад, он отметил, что решение транспортной проблемы бассейна р. Амур находится в тесной взаимосвязи с целями, поставленными на XXI съезде КПСС, где указывалось, что огромное значение для народно-хозяйственного комплекса СССР имеет развитие восточных регионов³¹. Автор абсолютно убежден, что регион (Приамурье) можно считать наиболее развитой

²⁵ Урбански С. За степным фронтиром... С. 342.

²⁶ АРХ ДВО РАН. Ф. 1. Оп. 7. Д. 1. Л. 49.

²⁷ Там же. Л. 72.

²⁸ Там же.

²⁹ Большое Кизи – крупное пресноводное озеро в Ульчском районе Хабаровского края России. Располагается на высоте 6 м над уровнем моря, в правобережье нижнего течения реки Амур; с севера и юга обрамлено невысокими горами.

³⁰ АРХ ДВО РАН. Ф. 1. Оп. 7. Д. 1. Л. 73.

³¹ Там же. Л. 91.

и освоенной частью Дальнего Востока, в которой наличествовал комплекс производственных баз различных отраслей народно-хозяйственного комплекса: заготовка древесины в большом объеме, добыча каменного угля, наличие цветной и черной металлургии, судостроение и развитая рыбная промышленность. Наличие такой объемной производственной базы предусматривало создание эффективной транспортной системы, что позволило бы связать Приамурье с другими регионами СССР³².

В Приамурье на 1959 г. были представлены все виды транспортных связей (железнодорожный транспорт, воздушный, автотранспорт, водный транспорт). Основным автор считал железнодорожный транспорт, который полностью осуществлял транзитные и большую часть межрайонных и внутрирайонных перевозок. Исследователь связывает развитие транспортной системы исключительно с развитием промышленности в регионе. С его точки зрения, строительство новых железных дорог, в частности создание железнодорожной линии Бам-Тында-Чульман (длина – 700 км), связано с освоением Чульманского месторождения угля и Алданского месторождения железной руды³³.

Воднотранспортную систему Е.В. Болдаков предлагал развивать по нескольким направлениям: строительство искусственных водных соединений, опять-таки через упомянутый выше водный канал через оз. Кизи – бухту Табо, строительство каскада ГЭС и создание достаточных глубин для транзитного плавания судов основных типов, транспортное освоение малых рек с использованием малотоннажного флота типа суда-контейнеры³⁴.

Докладчик предлагал подготовить рекомендации по совместному (с КНР) использованию речных путей и главным образом р. Амур. Основная задача состояла в выработке общей технической политики в части развития судоходства по пограничным рекам. Необходимо было совместно согласовать размещение пристаней, что позволило бы избежать дублирования в развитии речного хозяйства в приграничье³⁵.

Автотранспорт, с точки зрения автора, должен развиваться за счет реконструкции старых и строительства новых дорожных сетей протяженностью свыше 10 тыс. км. Отмечалась важность постройки дорог протяженностью 4–5 тыс. км, в том числе дорог Улан-Удэ – Чита – Благовещенск (2190 км.) и Благовещенск – Хабаровск (445 км). Предлагалось усилить дорожно-эксплуатационную службу, а также создать крупную территориальную дорожно-строительную организацию в Хабаровске. Е.В. Болдаков считал, что необходимо укрупнять автохозяйства и произвести централизацию их руководства, усилить материально-техническую базу автопарков, а также увеличить количество до 30–40 % от общей численности грузового автопарка³⁶.

Трубопроводный транспорт, ввиду своей специфики, был особенно связан с развитием промышленности. Предлагалось проложить трубопровод от Иркутска на Дальний Восток с одновременным строительством нефтеперегонного завода в районе Благовещенска. На уровне внешних транспортных связей, до полного решения транспортных проблем между КНР и СССР, предлагалось рассмотреть целесообразность устройства мостового перехода р. Амур в районе Сухотино – Благовещенск. Предлагалось два варианта: с использованием гребней плотин намечаемых гидроэлектростанций на Амуре; с пересечением Амура мостом.

Доклад Е.В. Болдакова хорошо иллюстрирует попытки советской власти создать единую транспортную систему на Юге Дальнего Востока для развития промышленности. Взаимосвязь между логистикой и промышленностью здесь наблюдается совершенно наглядно. Исследователь выдвигал ряд предложений по развитию отдельных направлений транспортной системы, которая находится в связке с развитием ТПК в регионе.

В докладе китайского ученого из Института транспорта АН КНР Хуана Цзя-Иня отмечалось развитие речного транспорта провинции Хэйлунцзян во время Большого скачка

³² АРХ ДВО РАН. Ф. 1. Оп. 7. Д. 1. Л. 91.

³³ Там же. Л. 100.

³⁴ Там же. Л. 101.

³⁵ Там же. Л. 98.

³⁶ Там же. Л. 101.

1958 г.³⁷ Исследователь делал акцент на том, что благодаря заключенному между правительствами КНР и СССР соглашению о режиме торгового судоходства и с соблюдением правильности взаимности, равенства, рационального распределения грузопотоков и с учетом интересов судоходных предприятий обеих стран, чтобы обоюднo обеспечить удовлетворительное участие в участии в перевозках, в 1958 г. открылось совместное судоходство по пограничным и смежным с ними рекам. Активная торговля могла вызвать рост экономики обеих государств, а порты, что открылись для импортных грузов, могли снизить нагрузку на грузопоток с советской стороны³⁸.

Доклад сотрудника Гидпроекта СССР Г.Г. Гангардта строился вокруг соединения Татарского пролива с течением Нижнего Амура. Исследователь предлагал создание глубоководного выхода в море, удлинение навигации и сокращение на 400–500 км водного пути до портов Южного Сахалина, Южного Приморья и Японского моря. Особенно эффективным данный проект должен был быть для перевозки леса на Сахалин, основные массивы которого находились в районе нижнего Амура и оз. Кизи³⁹.

Предполагалось, что создание водного соединения в условиях Семилетнего плана повысит общий грузооборот к 1965 г. по сравнению с 1958 г. на 2,5 раза⁴⁰.

С точки зрения Г.Г. Гангардта, строительство водного соединения потребовало для своего возведения финансирование в размере 537 млн руб. и капитальных вложений в размере 452 млн руб.

Оформление единой транспортной системы Юга Дальнего Востока. Исходя из докладов, на уровне гипотезы можно предположить, что в трудах ученых наличествовало представление о единой транспортной системе. Несмотря на то, что доклады отражают разные аспекты логистической сети, они имеют единую линию и взаимосвязаны друг с другом. Об этом свидетельствует наличие перекрестных ссылок на предложения коллег.

Для развития логистики на Юге Дальнего Востока предлагалось создание крупных проектов: Сухотинского гидроузла и водного соединения Нижнего Амура с Татарским проливом (оз. Кизи – б. Табо).

Сухотинский гидроузел, кроме обеспечения советской и китайской сторон р. Амур относительно дешевой энергетикой, за счет постройки каскада ГЭС мог разгрузить автодорожные шоссе и железнодорожные линии. Данный гидроузел в рамках работы «Семилетки» мог увеличить количество грузооборота в 2,5 раза. Тесное взаимодействие на трансграничном пространстве могло дать «политические очки» правительствам обеих стран, а совместное возведение данного проекта могло обогатить специалистов обеих стран опытом.

Создание данного гидроузла могло развить совершенно разные промышленные предприятия народного хозяйства, а также связать их друг с другом. Что, несомненно, впоследствии привело бы к развитию системы железнодорожного и автомобильного транспорта, за развитие которых выступал Е.В. Болдаков.

Предполагалось, что создание водного соединения Нижнего Амура с Татарским проливом сможет быстро окупиться и принесет неоценимую пользу народно-хозяйственному комплексу СССР. Этот проект позволил бы увеличить навигацию, сократить расстояние между портами, а также повысил бы эффективность грузового транзита между портами Дальнего Востока. Транзит, в свою очередь, был бы полезен для развития и роста системы водного транспорта.

В определенном смысле данные проекты можно отнести к так называемым «Стройкам коммунизма» в послевоенное время, хотя следует обратить внимание, что данные «стройки» остались гипотетическими.

О наличии единой транспортной системы в докладах ученых говорят также комплексные предложения по отраслям транспорта. Предлагалось активно развивать суще-

³⁷ «Большой скачок» – экономическая и политическая кампания в Китае с 1958 по 1960 г., нацеленная на укрепление индустриальной базы и резкий подъем экономики страны.

³⁸ АРХ ДВО РАН. Ф. 1. Оп. 7. Д. 1. Л. 309.

³⁹ Там же. Л. 314.

⁴⁰ Там же. Л. 317.

ствующие отрасли: водно-транспортную систему, железнодорожный и автодорожный транспорт, а также трубопроводный транспорт. Развитие этих отраслей транспортной системы позволило бы развивать огромные природные богатства региона, а также привело бы к активному росту ТПК, которые были необходимы для выполнения Семилетнего плана.

Отмечалась важность открытия портов обеих стран вдоль р. Амур для увеличения грузопотока и получения экономической выгоды для народно-хозяйственных комплексов двух стран.

Все эти взаимосвязанные предложения говорят о формировании некоего представления о единой транспортной системе, которая смогла бы объединить уже существующие в регионе ТПК, а также позволила бы возвести новые предприятия для развития народно-хозяйственного комплекса. К сожалению, из-за дальнейшего ухудшения отношений между СССР и КНР большая часть из озвученных на сессии предложений была отложена. Хотя следует обратить внимание, что, например, постройка Зейской ГЭС, которая предлагалась на сессии, была осуществлена.

Заключение. Подводя итог нашего исследования, можно сделать вывод, что по результатам Амурской комплексной экспедиции учеными на сессии были озвучены научные предложения по созданию транспортной системы Юга Дальнего Востока. Принятый в 1959 г. Семилетний план, который ставил задачу быстрого и комплексного освоения ресурсного потенциала Дальнего Востока, влиял на характер предложений. Транспортная система учеными виделась как комплекс автодорожного, железнодорожного и речного транспорта, который связывает между собой ТПК Приамурья, южные порты материка с Сахалином, а также советскую часть р. Амур с китайской стороной. Предполагалось создание каскада ГЭС на р. Амур не только для развития энергетической инфраструктуры, но и для развития логистики. Значимость Сухотинского гидроузла, кроме усиления внутренней коммуникации на советском Дальнем Востоке, заключалась в соединении советских и китайских железнодорожных путей и шоссе, что значительно усилило бы транспортные связи СССР и КНР. Принятый Гидропроектом СССР план по соединению Амура с Татарским проливом мог бы существенным образом снизить расстояние между портами Юга Дальнего Востока и повысить грузооборот между материком и Сахалином. Предложения ученых прямо не артикулировали задачу сформировать единую транспортную систему на Юге Дальнего Востока. Однако имплицитное представление о подобном, безусловно, находилось на сессии. Об этом говорит наличие перекрестных ссылок в докладах ученых, повторы и обсуждение по сути своей одних и тех же проектов и развития одной комплексной системы.

Литература

Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Вып. 5. Региональные экономические исследования в 50-е – 60-е годы XX века / отв. ред. П.А. Минакир. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2012. 224 с.

Белов А.М., Булюкин Д.А., Ли Тун. Экономическая помощь Советского Союза Китаю в 1950-е годы // Вестник Костромского государственного университета. 2019. Т. 25, № 3. С. 52–56.

Исторические проблемы социально-политической безопасности российского Дальнего Востока (вторая половина XX – начало XXI в.). Кн. 1. Дальневосточная политика: стратегии социально-политической безопасности и механизмы реализации / отв. ред. А.С. Ващук. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2014. 360 с.

История Северо-Восточного Китая XVII–XX вв. Кн. 3. Северо-Восточный Китай в 1945–1978 гг. / отв. ред. В.Л. Ларин, Г.П. Белоглазов. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2004. 344 с.

Колосовский Н.Н. Перспективы хозяйства Дальнего Востока // Пространственная экономика. 2008. № 4. С. 120–130.

Маклюков А.В. Экспедиционные исследования энергетических ресурсов бассейна р. Амур 1930–1950-х гг. // Россия и АТР. 2019. № 2. С. 104–117.

Передача технологий из Советского Союза в Китай. 1949–1966. / отв. ред. Бао Оу. СПб.: Нестор-История, 2010. 232 с.

Семененко А.И., Сергеев В.И. Логистика: основы теории: учебник для вузов. СПб.: Союз, 2003. 544 с.

Урбански С. За степным фронтиром: история российско-китайской границы. М.: Новое литературное обозрение, 2023. 480 с.

Ханин Г.И. Экономическая история России в новейшее время. Новосибирск: НГТУ, 2008. Т. 1: Экономика СССР в конце 30-х годов – 1987 год. 516 с.

Шень Чжихуа. Советские специалисты в Китае (1948–1960). М.: Восточная литература, 2015. 423 с.

References

Bao, Ou (Eds.). (2010). *Peredacha tekhnologiy iz Sovetskogo Soyuzu v Kitay. 1949–1966* [Technology Transfer from the Soviet Union to China. 1949–1966]. St. Petersburg, Nestor-Istoriya. 232 p.

Belov, A.M., Bulyukin, D.A., Li Tun. (2019). Ekonomicheskaya pomoshch Sovetskogo Soyuzu Kitayu v 1950-e gody [The Soviet Union's Economic Assistance to China in the 1950s]. In *Vestnik Kostromskogo gosudarstvennogo universiteta*. Vol. 25, No. 3, pp. 52–56.

Khanin, G.I. (2008). *Ekonomicheskaya istoriya Rossii v noveyshee vremya. Tom 1. Ekonomika SSSR v kontse 30-kh godov – 1987 god* [The Economic History of Russia in Modern Times. Vol. 1. The Economy of the USSR in the Late 30s – 1987]. Novosibirsk, NGTU. 516 p.

Kolosovskiy, N.N. (2008). Perspektivy khozyajstva Dal'nego Vostoka [Prospects of the Economy of the Far East]. In *Prostranstvennaya ekonomika*. No. 4, pp. 120–130.

Larin, V.L. Beloglazov, G.P. (Eds.). (2004). *Istoriya Severo-Vostochnogo Kitaya XVII–XX vv. Kniga 3. Severo-Vostochnyy Kitay v 1945–1978 gg.* [The History of Northeast China of the 17th – 20th Centuries. Book 3. Northeast China in 1945–1978]. Vladivostok, IIAE DVO RAN. 344 p.

Maklyukov, A.V. (2019). Ekspeditsionnye issledovaniya energeticheskikh resursov basseyna reki Amur 1930–1950-kh gg [Expeditionary Studies of Energy Resources of the Amur River Basin in the 1930s–1950s]. In *Rossiya i ATR*. No. 2, pp. 104–117.

Minakir, P.A. (Ed.). (2012). *Antologiya ekonomicheskoy mysli na Dal'nem Vostoke. Vypusk 5. Regional'nye ekonomicheskie issledovaniya v 50-e – 60-e gody XX veka* [Anthology of Economic Thought in the Far East. Iss. 5. Regional Economic Studies in the 50s – 60s of the 20th Century]. Khabarovsk, IIAE DVO RAN. 224 p.

Semenenko, A.I., Sergeev, V.I. (2003). *Logistika: osnovy teorii: uchebnik dlya vuzov* [Logistics: Fundamentals of Theory: Textbook for Universities]. St. Petersburg, Soyuz. 544 p.

Shen, Chzhikhua. (2015). *Sovetskie spetsialisty v Kitae (1948–1960)* [Soviet Specialists in China (1948–1960)]. Moscow, Vostochnaya literatura. 423 p.

Urbanski, S. (2023). *Za stepnym frontirom: istoriya rossiysko-kitayskoy granitsy* [Beyond the Steppe Frontier: The History of the Russian-Chinese Border] Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie. 480 p.

Vashhuk, A.S. (Ed.). (2014). *Istoricheskie problemy sotsial'no-politicheskoy bezopasnosti rossiyskogo Dal'nego Vostoka (vtoraya polovina XX – nachalo XXI v.). Kniga 1. Dal'nevostochnaya politika: strategii sotsial'no-politicheskoy bezopasnosti i mekhanizmy realizatsii* [Historical Problems of Socio-Political Security of the Russian Far East (The Second Half of the 20th – Beginning of the 21st Century). Book 1. Far Eastern Policy: Strategies of Socio-Political Security and Mechanisms of Implementation]. Vladivostok, IIAE DVO RAN. 360 p.