

**Негробова П. В., Петрунина Ж. В.**  
**P. V. Negrobova, Z. V. Petrunina**

**РАЗВИТИЕ РЕЧНОГО ПОРТА КОМСОМОЛЬСКА-НА-АМУРЕ В 1990 гг.**

**THE DEVELOPMENT OF KOMSOMOLSK-ON-AMUR RIVER PORT IN THE 1990 s.**

**Негробова Полина Викторовна** – студент 4-го курса кафедры истории государства и права социально-гуманитарного факультета Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета (Россия, г. Комсомольск-на-Амуре); 681013, г. Комсомольск-на-Амуре, пр. Ленина, 27, 8(4217)24-11-58. E-mail: ru.polina95@mail.ru.

**Ms. Polina V. Negrobova** – student of the fourth year, History of State and Law Department, Komsomolsk-on-Amur State Technical University, Komsomolsk-on-Amur, 27, Lenin pr., 8(4217)24-11-58. E-mail: ru.polina95@mail.ru.

**Петрунина Жанна Валерьяновна** – доктор исторических наук, профессор кафедры истории государства и права Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета (Россия, г. Комсомольск-на-Амуре); 681013, г. Комсомольск-на-Амуре, пр. Ленина, 27, 8(4217)24-11-58. E-mail: petrunina71@bk.ru.

**Ms. Zanna V. Petrunina** – Doctor of History, Professor, History of State and Law Department, Komsomolsk-on-Amur State Technical University (Russia, Komsomolsk-on-Amur); 681013, Komsomolsk-on-Amur, 27, Lenin pr., 8(4217)24-11-58. E-mail: petrunina71@bk.ru.

**Аннотация.** В статье изучена история речного порта в Комсомольске-на-Амуре в 1990 гг. Определены новые тенденции развития Комсомольского-на-Амуре порта в условиях общественных трансформаций постсоветского времени, включившие расширение международной деятельности, увеличение внутренних региональных грузоперевозок. Выявлены проблемы, с которыми столкнулся порт Комсомольска-на-Амуре, приведшие предприятие к кризису к началу XXI в. Работа основана на привлечении архивных и исследовательских материалов.

**Summary.** This paper studies the history of the river port in Komsomolsk-on-Amur in the 1990s. The authors identify new trends in the development of Komsomolsk-on-Amur port in terms of social transformation of Post-Soviet time, including the expansion of international activities, an increase in intra-regional transportation. The article deals with problems encountered by Komsomolsk-on-Amur port, which led the company to the crisis in the beginning of the XXI century. The work is based on the involvement of archival and research materials.

**Ключевые слова:** речной порт, перевозки по Амуре, Комсомольск-на-Амуре, транспортная инфраструктура.

**Key words:** river port, the transportation on the Amur, Komsomolsk-on-Amur, transport infrastructure.

УДК 656.621/.626

*Исследование проведено при поддержке Правительства Хабаровского края. Договор № 94/2016 Д от 11.07.16 о предоставлении гранта на проведение научных исследований в области гуманитарных и общественных наук.*

В настоящее время речной порт в Комсомольске-на-Амуре занимает второе место по грузообороту на Амуре. Он расположен на левом берегу реки, в 569 км от устья и соединён с железнодорожной линией (Волочаевка 2 – Комсомольск – Советская Гавань). Порт имеет русловое расположение причалов. В порт прибывают: промышленно-продовольственные товары, стройматериалы, лес и уголь. Переработка грузов комплексно механизирована. Речной порт состоит из двух разделённых частей – грузового порта (п. Менделеева, или Старая Площадка) и пассажирских причалов с речным вокзалом в центре города.

Здание пассажирского причала было открыто 2 мая 1976 г. Прием в эксплуатацию «нового» грузового порта произошло 26 декабря 1986 г.

Новый порт обладал: 20/10-ти тонным порталными кранами, внутривортовой механизацией, укрепленными складскими площадками, причальной стенкой, хозяйственными и гидромеханизированными причалами, административно-хозяйственным корпусом, котельной, станцией водоподготовки, затоном, более мощными буксирными судами, современной плавучей перегрузочной техникой. Также началось строительство судов типа «река-море», которые могли эффективно перевозить груз как по речным линиям, так и морскими путями. Наряду с имеющимися в составе порта участками и пристанями в п. Пивань, г. Амурске и п. Троицком районное пассажирское управление оказало поддержку коллективу Комсомольского речного порта, что позволило ему занять одно из ведущих мест среди крупнейших портов Амурского бассейна.

Большую работу по реорганизации порта и расширению его деятельности в непростое время социально-экономических перемен в государстве провел начальник пароходства В. А. Логинов (руководил предприятием с 1975 по 1993 гг.). При его непосредственном участии в 1990 г. комсомольский порт получил статус международного порта. Причины присвоения данного статуса связаны с развитием рациональных смешанных перевозок грузов «река-море», ставших важным направлением в деятельности Амурского речного пароходства, а также потребностью организовать доставку грузов в экспортно-импортном направлении. В это направление входила работа эксплуатационных служб. Расширилась сфера деятельности пароходства с речной, внутренней системы, на морскую до бассейнов Японского, Восточно-Китайского и Южно-Китайского морей.

В 1992 г. флот порта получил права выхода на международные транспортные линии, и уже 18 июня 1992 г. т/х «РТ-704» вышел в первый международный рейс с двумя баржами пиломатериалов. «Амурское речное пароходство» с 1993 г. начало перевозки с внешнеторговыми грузами судами «река-море» между российскими портами Дальнего Востока и портами Юго-Восточной Азии (Япония, Южная Корея, КНДР, КНР, Малайзия, Филиппины, Сингапур, Таиланд) [1].

7 августа 1992 г. между Комсомольским речным портом, Министерством транспортного управления и Хейлуцзянским Управлением пароходства Министерства коммуникаций Китайской народной республики (КНР) было подписано соглашение о сотрудничестве. Кроме того, по соглашению между Комсомольским речным портом и Харбинским судоремонтным-судостроительным заводом от 13 октября 1992 г. в г. Харбин были направлены на ремонт и модернизацию т/х «ОМ-2» и «ОМ-3» Комсомольского речного порта.

Амурское пароходство в 1990-х гг. было тесно связано с морем. Объемы перевозок были значительны. Так, объемы транспортировки грузов на о. Сахалин в порт Москальво достигали 200 тыс. тонн за навигацию; осуществлялся вывоз нефти из Катангли (восточный берег Сахалина), завоз сухогрузов и нефтепродуктов на побережье Охотского моря (Охотск, Аян, Чумикан) в пункты Татарского пролива (Мыс Лазарев, Де-Кастри, Совгавань, Ванино). Завоз грузов на Север пароходством всегда выполнялся в полном объеме, в установленные сроки. Поэтому в 1990-х гг. проходило строительства второй очереди перегрузочного комплекса, чтобы значительно расширить складские и открытые площадки складирования грузов, причальную линию, увеличить пропускную способность порта [2].

В изменившейся социально-экономической обстановке 1990-х гг. Амурское пароходство на основании Закона РФ от 3 июля 1991 г. № 1531-1 «О приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации» (ныне утратил силу) в 1993г. было приватизировано. В этот период пароходством руководил Н. Ф. Жандаров (с 1993 г.). Созданное открытое акционерное общество «Амурский речное пароходство» обладало государственным пакетом акций (25,5 %), а оставшаяся часть (74,5 %) распределялась между членами коллектива пароходства.

Из пароходства с активной поддержкой антимонопольного управления Хабаровского края выделены и стали самостоятельными акционерными обществами Хабаровский речной порт, Комсомольский-на-Амуре речной порт.

Из-за приватизации централизованное управление транспортным процессом в Амурском бассейне было нарушено. Финансовое положение ОАО «Амур-порт», ОАО «Хабаровский торговый речной порт» стало крайне сложным и нестабильным.

Коммерческие структуры стали активно скупать акции ОАО «Амурское пароходство». Концерн «Орими» (г. Санкт-Петербург) скупил 32 % акций с намерением увеличить их объем до

контрольного пакета. Это грозило переходу пароходства в частные руки. Руководством пароходства было решено препятствовать дальнейшей скупке акций этим концерном. 32 % акций было приобретено структурами, подконтрольными пароходству.

В связи со спадом экономики в Дальневосточном регионе резко упали объемы перевозок по внутренним водным путям. Если в 1989 г. объем перевозок составлял более 32 млн тонн грузов, то к 2000 г. он составил менее 3 млн тонн. Прекратились перевозки угля в объеме до 2 млн тонн для ТЭЦ Хабаровского края в результате сокращения добычи угля в объединении «Дальвостокуголь» (Райчихинск, Амурская область). Вдесятеро сократились перевозки строительных грузов (песок, гравий, железобетонные изделия) в связи с резким сокращением строительства в регионе. Полностью прекратились перевозки леса в плотах, судах на внутренний рынок [3].

В конце 1990 гг. большая группа сухогрузного флота осталась без работы (угольные составы ОТА-800, баржи проекта «Р-29»; теплоходы проекта 576, грузоподъемностью 2000 тонн; рефрижераторный флот; группа сухогрузных теплоходов СТ-500).

На конец 2000 г. сложилась следующая ситуация по акциям: 25,5 % – государственный пакет, 32,1 % – концерн «Орими» с дочерними предприятиями, 32,2 % – структуры, подведомственные пароходству, и 10 % – у мелких владельцев акций [4].

С середины 1990-х гг. предприятие речного порта Комсомольска-на-Амуре ОАО «Амур-Порт» было связано договорными обязательствами с Дальневосточным военным округом. Данные отношения позволили при сложной экономической ситуации сохранить основные рабочие места для портовых служащих. По договорам ОАО «Амур-Порт» брал на себя обязанности по доставке через порты Корсаков, Магадан и населенные пункты бассейна Амура угля и жидкого топлива для военных нужд. Также предприятие обеспечивало перевозку военной техники и другого воинского имущества.

Во вторую половину 1990 гг. на Амурском судостроительном заводе было построено всего два теплохода смешанного плавания из запланированных десяти. Суда смешанного плавания, средний возраст которых в пароходстве 20 лет, – это технический максимум эксплуатации таких судов.

Затормозилось решение социальных вопросов. Последний 119-квартирный дом для коллектива пароходства сдан в эксплуатацию в 1997 г. Прекращено строительство в Хабаровске большого медицинского комплекса с последующей продажей его недостроенных зданий.

В настоящее время главной проблемой ОАО «Амурское пароходство» является строительство сухогрузных судов «река-море». Она может быть решена при условии получения пароходством долгосрочного кредита под 7-8 % годовых в иностранных банках со строительством судов на китайских верфях. Стоимость строительства теплохода дедвейтом 5-6 тыс. тонн в КНР составляет 5-6 млн долларов, на отечественных же судостроительных верфях – 8-9 млн долларов США. Однако и здесь возникают проблемы: при строительстве за границей таможенные сборы взимаются до 25 % от стоимости судна [4].

За годы так называемой приватизации (1991-2002 гг.) речной транспорт в Амурском бассейне попал в кризисное состояние. Сократились перевозки на внутренних и внешних водных путях, остановилось строительство новых судов «река-море», а ремонт старых судов был экономически не доступен. Прекратились государственные дотационные выплаты, а новые владельцы организации не видели смысла вкладывания денежных средств в ОАО «Амурское пароходство». Все это поставило речной порт Комсомольска-на-Амуре на грань выживания.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Государственный архив города Комсомольск-на-Амуре Ф. 39. Оп. 1. Д. 36.
2. Сухов, А. М. Амур – Дальневосточная речная магистраль / А. М. Сухов // Комсомольск-на-Амуре речной порт за 70 лет развития. – 2002. – С. 9-18.
3. Драчев, П. Т. Амур меня воспитал / П. Т. Драчев // Комсомольск-на-Амуре речной порт за 70 лет развития / И.: Комсомольск-на-Амуре. – 2002. – С. 196-201.
4. Шкап, В. Е. Пароходство выстояло / В. Е. Шкап // Комсомольск-на-Амуре речной порт за 70 лет развития / И.: Комсомольск-на-Амуре. – 2002. – С. 14-18.