Российский Дальний Восток

Железнодорожные перевозки между СССР и КНР в 50-е — первой половине 60-х годов XX века на примере Дальнего Востока и Забайкалья: исторический опыт

© 2020

DOI: 10.31857/S013128120011406-7

Ежеля Ульяна Васильевна

Кандидат исторических наук, доцент кафедры теории и истории государства и права Дальневосточного государственного университета путей сообщения, г. Хабаровск.
E-mail: siavassa@yandex.ru.

Аннотация:

В статье рассматривается взаимодействие СССР и КНР в области железнодорожного транспорта в 1950-е — 1960-е годы на примере грузовых перевозок через станцию Гродеково Хабаровского края и станцию Забайкальск Читинской области. Показана роль Дальневосточной и Забайкальской железных дорог в транспортном коридоре «СССР — КНР». Статистические данные Государственных архивов Хабаровского и Приморского краев позволили подтвердить выводы, сделанные ранее исследователями в отношении советско-китайских перевозок в Забайкалье. Обе стороны перевозок (СССР и КНР) нуждались в определенном сырье и взаимно дополняли друг друга. Автор отмечает работу международных контролирующих органов — Совещаний представителей железных дорог и внешнеторговых организаций социалистических стран Юго-Восточной Азии по согласованию планов перевозок экспортно-импортных грузов.

Статья подготовлена при поддержке правительства Хабаровского края (Соглашение N 71 с / 2020 от 24. 08. 2020 г.).

Ключевые слова:

СССР, Китай, железнодорожные перевозки, грузы, сотрудничество, Дальневосточный регион, Гродеково, Забайкальск.

Для цитирования:

Ежеля У.В. Железнодорожные перевозки между СССР и КНР в 50-е — первой половине 60-х годов XX века на примере Дальнего Востока и Забайкалья: исторический опыт // Проблемы Дальнего Востока. 2020. № 4. С. 121–132. DOI: 10.31857/S013128120011406-7.

Russian Far East

From the History of the Soviet — Chinese Rail Freight: Grodekovo and Zabaikalsk (1950–60th ears)

Ulyana Ezhelya

Ph.D. in History, associate professor of Far Eastern State Transportation University, Khabarovsk, Russia. Email: siavassa@yandex.ru.

Abstract:

The article deals with various forms of interaction between the USSR and China in the field of railway transport in the 1950s and 60s — freight transportation through the station of Grodekovo of Khabarovsk territory and the station of Zabaikalsk of Chita region. The author shows the great role of the Far Eastern and Zabaikalskaya Railways in the transport corridor "The USSR — China". Statistical data of the State archives of the Khabarovsk and Primorsky territories allowed to confirm the conclusions made by researchers in relation to the Soviet-Chinese transportation in

Transbaikalia. Thus, both sides of transportation needed certain raw materials and mutually complemented each other. The author notes the work of international regulatory bodies — Meetings of representatives of railways and foreign trade organizations of the socialist countries of South-East Asia on the harmonization of export-import cargo transportation plans.

Key words:

USSR, China, railway transportation, cargo, cooperation, the Far East Region, Grodekovo, Zabaikalsk.

For citation:

Ezhyelya U.V. From the History of the Soviet — Chinese Rail Freight: Grodekovo and Zabaikalsk (1950–early 1960th) // Far Eastern Affairs. 2020. No. 4. Pp. 121–132.

DOI: 10.31857/S013128120011406-7.

Тема советско-китайских отношений очень актуальна — с 1990-х годов наши страны вышли на новый виток сотрудничества. В период с конца XX века по настоящее время вышел ряд работ, посвященных внутренней и внешней политике КНР и, следовательно, раскрывающих объективную и закономерную взаимосвязь политики и экономики. Среди них видное место занимают труды Ю.М. Галеновича¹, В. Цвык², Г.В. Куликовой³, исследования дальневосточных историков-китаеведов Г.Н. Романовой⁴, Н.П. Рябченко⁵.

Авторы проводят анализ китайской дипломатии и советско-китайских отношений в течение нескольких десятилетий. Исследования Г.Н. Романовой посвящены железнодорожной политике и народной дипломатии, что очень важно в раскрытии предлагаемой темы.

Следующий ряд работ по проблеме двухсторонних отношений между СССР и КНР посвящен анализу работы железнодорожного транспорта в Забайкалье и на Дальнем Востоке в 50-х — первой половины 60-х годов XX века. Это исследования забайкальских историков Н.В. Гордеева, В.И. Букреева, Н.Н. Ждановой (коллективная монография)⁶, А.П. Тарасова⁷, С.Б. Петиной (Макеевой)⁸ и их дальневосточных коллег Е.Ю. Бондаренко и А.В. Фролова⁹.

1. *Галенович Ю.М.* Россия — Китай: шесть договоров: М.: Муравей, 2003. 405 с.; Галенович Ю.М. Россия и Китай в XX веке: граница: М.: Изограф, 2010. 410 с.
2. *Цвык А.В.* Эволюция внешнеполитических доктрин КНР (1950–1990-е гг.) // Вестник РУДН. Серия Международные отношения, 2015. № 1. С. 53–58.
3. *Куликова Г.В.* Россия — Китай. Народная дипломатия: монография. — М.: ИД «Форум», 2012. 512 с.; *Куликова Г.В.* 70 лет российско-китайским дипломатическим отношениям и народной дипломатии.
4. *Романова Г.Н.* Экономические связи СССР и Китая в сфере железнодорожного транспорта в 30–40-е гг. XX в. // Россия и АТР. Владивосток. 2015. № 2. С. 139— 156.
5. *Рябченко Н.П.* О Китае и российско-китайских отношениях: моногр. — Владивосток: Дальнаука, 2016. 258 с.
6. *Гордеев Н.В., Букреев В.И., Жданова Н.Н.* Советско-китайские и российско-китайские отношения в 40-х — 90-х годах XX в. Чита: Изд-во ИГЭА, 1999. 188 с.; *Тарасов А.П.* Забайкалье и Китай: опыт анализа международных связей. Чита: Экспресс-издательство, 2003. 432 с.; *Макеева С.Б. (Петина С.Б.)* Советско-китайские отношения в Забайкалье в 1950-е годы // Вестник Челябинского государственного университета. 2010. № 15 (196). История. Вып. 40. С. 97–102; *Петина С.Б.* История сотрудничества Забайкалья и Китая в сфере железнодорожного транспорта (1950-е — 1960-е годы) // Наука и современное общество. 2005. № 6. С. 21–24.
7. *Тарасов А.П.* Забайкалье и Китай: опыт анализа международных связей. Чита: Экспресс-издательство, 2003. 432 с.

С.Б. Петина на многочисленных примерах раскрывает историю сотрудничества железнодорожников Забайкалья и Северо-Восточных провинций КНР в 50-х — начале 60-х годов. Отмечается роль совместных советско-китайских пограничных комиссий из представителей трудовых коллективов станций Забайкальск и Маньчжурия. Автор отмечает, что «...сотрудничество в области железнодорожного транспорта являлось важнейшей составляющей экономического взаимодействия Читинской области и КНР в 50-е годы XX в.»¹⁰. А.П. Тарасов, исследуя более широкий период отношений, также делает вывод о том, что «Забайкалье играло и продолжает играть ключевую роль в российско-китайских отношениях»¹¹.

Приграничное сотрудничество советского Дальнего Востока с Северо-Восточными провинциями КНР в 1949–1969 гг. стало предметом исследования А.В. Фролова. В частности, на основе материалов Государственного архива Приморского края (ГАПК) прослеживается возрастающая динамика советско-китайских грузовых перевозок со станции Гродеково с 1953 г. (начало импортно-экспортных перевозок через этот железнодорожный переход) по 1956 г.¹²

Интересен опыт зарубежного коллеги, историка Серена Рубальски (Мюнхен, Германия). Две из его работ непосредственно посвящены советско-китайскому сотрудничеству на примере Забайкалья¹³.

В данных исследованиях в научный оборот, помимо архивных источников (ГАРФ И ГАЧО), введен большой пласт периодической печати, европейских и китайских изданий, а также советские статистические сборники. С. Рубальски рассматривает вопрос с политической точки зрения, это современный взгляд со стороны на развитие двухсторонних отношений, которые, по его мнению, развивались «по приказу», были малопродуктивными для приграничных областей и в итоге оказались недолговечными. Не умаляя значение критического подхода к проблеме советско-китайского сотрудничества в середине XX века, автор оставляет ряд моментов для научной дискуссии.

В целом для российских историков, работающих по данной проблеме, характерна тенденция рассматривать период 1950-х — 60-х годов как исторический опыт, состоявшийся вариант сотрудничества двух стран с однотипной социалистической моделью и, следовательно, присущими ей особенностями. Поскольку Россия является непосредственным участником рассматриваемых двусторонних отношений, отечествен-

-
8. *Макеева С. Б. (Петина С.Б.) Советско-китайские отношения в Забайкалье в 1950-е годы // Вестник Челябинского государственного университета. 2010. № 15 (196). История. Вып. 40. С. 97–102.*
 9. *Бондаренко Е.Ю. Трудовые интернациональные связи дальневосточников с народами зарубежных стран в период строительства социализма в СССР (1938–1960 гг.): Владивосток, 1992. 110 с.; Фролов А.В. Приграничное сотрудничество советского Дальнего Востока с северо-восточными провинциями КНР (1950-е годы XX в.) // Россия и АТР. 2007. № 3. С. 39–48; Фролов А.В. Советско-китайские приграничные отношения на Дальнем Востоке (1949–1969 гг.): монография. Хабаровск: Хабар. погран. институт ФСБ России, 2001. 186 с.*
 10. *Петина С.Б. История сотрудничества Забайкалья и Китая в сфере железнодорожного транспорта (1950-е — 1960-е годы) // Наука и современное общество. 2005. № 6. С. 21.*
 11. *Тарасов А.П. Забайкалье и Китай: опыт анализа международных связей. Чита: Экспресс-издательство, 2003. С. 15.*
 12. *Фролов А.В. Советско-китайские приграничные отношения на Дальнем Востоке (1949–1969 гг.): монография. Хабаровск: Хабар. погран. институт ФСБ России, 2001. С. 83.*
 13. *A Very ordered Friendship: The Sino-Soviet Border under The Alliance Regime, 1950–1960, Eurasia Border Review 3 (2012). PP. 33–52. (Очень упорядоченная Дружба: китайско-советская граница при режиме альянса, 1950–1960 годы); Дружба по приказу: советско-китайское приграничье в 50-е — 60-е годы XX в. // Россия и АТР. 2017. № 4. С. 106–124.*

ные исследования объединены надеждой на устойчивое, взаимопольное сотрудничество сегодня и надолго.

Российско-китайские договоры, заключенные в 50-е годы XX века открыли эру тесного сотрудничества между СССР и КНР во всех областях деятельности¹⁴. Особенно тесными были связи Китайской Народной Республики с приграничными советскими территориями — Забайкальем (Читинская область) и Дальним Востоком (Амурская область, Хабаровский и Приморский края).

Транспортные связи между двумя странами и особенно железнодорожные перевозки имели большое значение для развивавшейся экономики КНР, также они обеспечивали недостающей продукцией население нашей страны, в частности, граждан, живущих и работающих в условиях Севера и, конечно, способствовали межгосударственному диалогу.

Железнодорожной отрасли отводилась особая роль в выстраивании двухсторонних отношений. По мнению автора, функционирование железнодорожного транспорта в рассматриваемый период выступает в трех ипостасях: 1. Прежде всего, это широкомасштабная помощь советских специалистов — в строительстве железных дорог, мостов и тоннелей, инструктаж по обслуживанию советских и первых китайских локомотивов. 2. Это заимствование китайской стороной опыта СССР в применении Основных правил и нормативных актов по эксплуатации железных дорог и локомотивного хозяйства, в организации соревновательного движения среди китайских железнодорожников по профессиям и роду деятельности. 3. Это организация экспортно-импортных перевозок между двумя странами через приграничные транспортные коридоры (Забайкальск—Маньчжурия и Гродеково—Суйфэнхэ). «Народная дипломатия» — обмен делегациями, взаимопомощь в передаче профессионального опыта, соревновательная деятельность — стала инструментом международного сотрудничества двух социалистических стран.

Г.Н. Романова, говоря о сотрудничестве в сфере железнодорожного транспорта, отмечает в своей работе: «Оценивая результаты экономических связей в деятельности коммерческих предприятий Китайско-Чаньчуньской железной дороги, Мао Цзэдун в ходе переговоров в Москве с И.В. Сталиным в декабре 1949 — феврале 1950 г., подчеркивал (Г.Н. Романова приводит первоисточник): «Нынешняя политика с Китайско-Чаньчуньской железной дорогой и Порт-Артуром соответствует интересам Китая, так как сил одного Китая недостаточно для того, чтобы успешно бороться против империалистической агрессии. Кроме того, КЧЖД является школой по подготовке китайских железнодорожных и промышленных кадров». Это высокая оценка советской помощи и исторической миссии СССР в деле подъема китайской экономики. Далее автор, стремясь всесторонне осветить проблему, приводит мнение заокеанских и английских оппонентов. В их (зарубежной историографии. — *Авт.*) «...истории, посвященной экономическим аспектам взаимодействия СССР и Китая этого периода, внимание акцентируется на вводе

14. Договор о дружбе, союзе и взаимной помощи между СССР и КНР от 14 февраля 1950 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. 1950. 16 ноября. № 36 / 651. С. 4; Соглашение между Правительством СССР и Центральным Народным Правительством КНР о предоставлении кредита КНР от 14 февраля 1950 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. 1950. 16 ноября. № 36 / 651. С. 4; Соглашение между СССР и КНР о Китайской Чаньчуньской железной дороге, Порт-Артуре и Дальнем от 14 февраля 1950 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. 1950. 16 ноября. № 36 / 651. С. 4; Указ Президиума Верховного Совета СССР «О ратификации торговых соглашений между Правительством СССР и Центральным Народным Правительством КНР» от 3 июня 1950 г. // Сборник законов СССР и Указов Президиума Верховного Совета СССР. 1938–1967. Т. 1. М.: Изд-во «Известия Советов депутатов трудящихся СССР», 1968. С. 49.

войск СССР или «оккупации Маньчжурии» и... подчеркивается лишь нанесенный экономике Северо-Восточного Китая материальный ущерб»¹⁵.

Непосредственная задача автора предлагаемой статьи — определить содержание (перечень), объем и направление грузовых потоков через приграничные транспортные коридоры (железнодорожные станции) между СССР и Китаем в указанный период времени, на примере ст. Гродеково и ст. Забайкальск. Выполнение этой задачи позволит увидеть роль железнодорожного транспорта в экономике сопредельных стран, что важно и в историческом контексте.

Статистические данные по международным перевозкам грузов в 1953–1956 гг.¹⁶, а также в 1960 г. и в 1962–1966 гг. показывают работу основных железнодорожных пограничных коридоров между СССР и КНР, а именно, переходы Забайкальск—Маньчжурия и Гродеково—Суйфэнхэ. Автор делает попытку восполнить имеющийся пробел в истории советско-китайского сотрудничества в области международных железнодорожных перевозок, на примере этих «коридоров», поскольку они были неразрывно связаны едиными планами перевозок. Основным источником информации по перевозкам являются статистические данные ГАХК — протоколы Совещаний представителей железных дорог и внешнеторговых организаций КНР, КНДР, ДРВ, МНР и СССР по согласованию планов перевозок экспортных, импортных и транзитных грузов, которые работали под эгидой ОСЖД — Международной организации сотрудничества железных дорог¹⁷. Совещания проводились почти каждый год в разных странах — участницах перевозок. В указанный период они работали в разные годы в Улан-Баторе (1958), Хабаровске (1959), Чите (1961), Пекине (1962), Пхеньяне (1963), Ханое (1964), Улан-Баторе (1965), Иркутске (1966)¹⁸. Участниками Совещаний были представители МПС СССР и заместители начальников железных дорог стран-участниц.

Большая роль в осуществлении межгосударственных перевозок в эти годы отводилась работе пограничных железнодорожных комиссий, совещания которых проходили в городах Забайкалья, Дальнего Востока и Северо-Восточного Китая¹⁹. В их работе принимали участие руководители Дальневосточной, Забайкальской и китайских железных дорог.

В мае 1953 г. на пограничную станцию Гродеково прибыл первый поезд из Китая. В 1952–1954 гг. были выполнены большие работы по развитию этого железнодорожного узла; на станциях Гродеково и Хасан были построены перегрузочные районы²⁰.

А.В. Фролов, на основании данных ГАПК, отмечает: «если взять за единицу грузоперевозки ст. Гродеково в 1953 г., то в 1954 г. эта цифра в процентном соотношении составила 1,63; в 1955 г. — 2,11; 1956 г. — 1,92²¹».

15. Романова Г.Н. Экономические связи СССР и Китая в сфере железнодорожного транспорта в 30–40-е гг. XX в. // Россия и АТР. Владивосток. 2015. № 2. С. 52.

16. Фролов А.В. Советско-китайские приграничные отношения на Дальнем Востоке (1949–1969 гг.): монография. Хабаровск: Хабар. погран. институт ФСБ России, 2001. С. 83.

17. Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) — международная организация, созданная на совещании министров 28 июня 1956 г. в Софии (Болгария) министрами, ведающими железнодорожным транспортом. Основой существования и работы ОСЖД является Положение об ОСЖД, которое имеет международный характер.

18. ГАХК.Ф.Р-730.Оп.34.Д.1.

19. ГАХК.Ф.Р-730.Оп.34.Д.2.

20. Дальневосточная магистраль России / сост. В.Ф. Буркова, В.Ф. Зуев. Хабаровск: Частная коллекция, 1997. С. 185.

21. Фролов А.В. Советско-китайские приграничные отношения на Дальнем Востоке (1949–1969 гг.): монография. Хабаровск: Хабар. погран. институт ФСБ России, 2001. С. 83.

В 1960 г. из СССР в КНР через коридор ст. Гродеково — Суйфэньхэ были отправлены: черный металл — 30 тыс. т (1066 вагонов), нефть и нефтепродукты — 65 тыс. т (6196 вагонов), разных грузов — 16 тыс. т (1268 вагонов). Из КНР станция приняла каменный уголь — 140 тыс. т (4864 вагона), цемент — 40 тыс. т (1380 вагонов), каучук и резинотехнические изделия — 1 тыс. т (77 вагонов), химические грузы — 4 тыс. т (176 вагонов), соевые бобы, рис, растительное масло — 206 тыс. т (7929 вагонов), фрукты (яблоки, мандарины) — 73 тыс. т (3000 вагонов). По итогам года: Дальневосточная дорога отправила 95 тыс. т, и приняла 464 тыс. т, для этого были задействованы обеими сторонами 24674 вагона²².

Несомненно, это была серьезная нагрузка на станционное хозяйство Гродеково, в сводных отчетах указывалось на фактическую перегрузку по сравнению с нормативами, в отдельных случаях (каучук, химия — это из КНР), наоборот, недобор веса. В решениях Комиссий мы находим подтверждение этому, так как отмечался факт неравномерности перевозок, и предлагались способы решения этого. В дальнейшем анализе процесса перевозок не будут приводиться данные о количестве вагонов, поскольку и по одному году очевиден факт огромного их количества. Для ДВЖД, которая в ту пору стремилась выйти из статуса убыточной и проводила под руководством начальника дороги Д.С. Сугака (1953–1961 гг. — период его деятельности на этом посту) целый комплекс мероприятий, это было непросто. Но коллектив справлялся с поставленными задачами. Далее, западнее по Транссибу, грузы с китайской пограничной станции Маньчжурия принимал Забайкальск Читинской области. Статистические данные свидетельствуют об огромной нагрузке на этот участок Транссиба. Грузы (экспорт—импорт—транзит) отправлялись и принимались со всей Сибири и других районов страны.

В Плане перевозок на 1962 г., принятом на Совещании представителей железных дорог (Пекин, апрель 1962), имеются следующие данные. Из СССР в КНР отправить: нефть и нефтепродукты — из Гродеково в Суйфэньхэ 42 тыс. т, из Забайкальска в Маньчжурию 1206 тыс. т, черные металлы — 8 и 56 тыс. т, лесные грузы — 21 и 146 тыс. т, зерновые грузы — 50 и 180 тыс. т соответственно, металлургическое оборудование — 14 тыс. т и химикаты 18 тыс. т — только из Забайкальска. Итого: из Гродеково отправлено 121 тыс. т, из Забайкальска 1620 тыс. т.²³ Из КНР в СССР по плану 1962 г. отправить: каменный уголь (через Гродеково) — 140 тыс. т, черный металл (через Забайкальск) — 65 тыс. т, цемент — 160 тыс. т через Гродеково и 220 тыс. т через Забайкальск, рис — по 20 и 40 тыс. т соответственно, фрукты — 4 и 59 тыс. т соответственно, химикаты, шпат — 59 и 5 тыс. т (через Забайкальск), каучук — 3 тыс. т (через Гродеково), продовольствие — 4 и 12 тыс. т через Гродеково и Забайкальск, прочие грузы — 6 и 31 тыс. т соответственно. Итого: ст. Гродеково приняла 337 тыс. т, и Забайкальск 485 тыс. т, в общем — 822 тыс. т.²⁴ По данным перевозок 1960 и 1962 г., виден перечень грузов, которые мы отправляли в Китай и что получали оттуда. Это сырье, строительное и природное, и небольшой объем продовольствия из Китая, главным образом, свежие фрукты, которых зимой в нашей стране не было. Готовые изделия промышленного производства представлены металлургическим оборудованием, всего 14 тыс. т, из Забайкальска. Получается, обе страны нуждались в определенном сырье и взаимно дополняли ресурсы друг друга.

В последующие 1963, 1964, 1965, 1966 г., согласно статистике, наименование грузов между СССР и КНР, как и другими странами Юго-Восточной Азии, сохранилось, что свидетельствовало о долговременных договорах по этим видам поставок. В эти годы Китай стал активно принимать лесные грузы из СССР, по всем пограничным железнодорожным коридорам. Согласно Протоколу совещания представителей железных дорог

22. ГАХК.Ф.Р-730.Оп. 34.Д. 1. Л. 32–33.

23. ГАХК.Ф.Р-730.Оп. 34. Д. 1. Л. 44–45.

24. ГАХК. Ф.Р-730.Оп. 34. Д. 1. Л. 44–45.

(Пхеньян, январь, 1963), в 1963 г. из СССР в КНР через Гродеково планировалось отправить грузы по уже известной нам номенклатуре, общим весом в 95 тыс. т, по коридору Забайкальск — Маньчжурия — 1025 тыс. т, из них лесные грузы — 300 тыс. т, нефть и нефтепродукты — 668 тыс. т. Из КНР в СССР через Гродеково планировалось отправить грузы общим весом 245 тыс. т, по коридору Маньчжурия — Забайкальск — 480 тыс. т.²⁵

Через год, в январе 1964 г., в Ханое, состоялось очередное Совещание представителей железных дорог по согласованию плана перевозок грузов на 1964 г., согласно которому из СССР в Китай должны быть отправлены грузы через Гродеково в объеме 276 тыс. т / 230 тыс. т из них — лес. Через Забайкальск — 1120 тыс. т, 570 из них — лесные грузы. В обратном направлении, из КНР в СССР, соответственно, 411 тыс. т (без малого весь груз — каменный уголь и черные металлы) и 304 тыс. т. (более половины из них — фрукты и химия)²⁶.

В январе 1965 г. в Улан-Баторе были утверждены новые планы по перевозкам между СССР и КНР. Так, через ст. Гродеково в Китай планировалось перевезти 89 тыс. т (из них 80 тыс. т леса), через ст. Забайкальск 1207 тыс. т (1040 тыс. — лесные грузы). Из Китая через ст. Гродеково и ст. Забайкальск на территорию СССР необходимо было перевезти соответственно 225 тыс. т / 170 — каменный уголь и 217 тыс. т грузов / 139 из них фрукты и мясо²⁷.

В феврале—марте 1966 г. в г. Иркутске прошло очередное Совещание представителей железных дорог, на котором был согласован план перевозок грузов на 1966 г. Из СССР через ст. Гродеково предстояло провезти 195 тыс. т леса; через ст. Забайкальск — 994 тыс. т / 880 тыс. т из них лесные грузы. Из Китая в СССР через Суйфэньхэ—Гродеково планировалось доставить 56 тыс. т грузов, 34 тыс. т из них фрукты; через Маньчжурию—Забайкальск всего 403 тыс. т, из них 286 фрукты, мясо и 81 тыс. т — химия²⁸.

После 1966 г. железнодорожные перевозки между СССР и КНР в документах ГАХК не отражены. Возобновлены перевозки были лишь в 1980-е годы. Таким образом, авторы располагают информацией по советско-китайским перевозкам в 1953–1956 гг. (динамика) и за период: 1960, 1962, 1963, 1964, 1965 и 1966 г., на основании которых и составлена табл. 1.

Таблица 1.

Международные грузовые перевозки между СССР и КНР (в тыс. тонн)

Годы	СССР — КНР		КНР — СССР	
	Гродеково-Суйфэньхэ	Забайкальск-Маньчжурия	Суйфэньхэ-Гродеково	Маньчжурия-Забайкальск
1960	81	Данных нет	464	Данных нет
1962	121	1620	337	485
1963	95	1025	245	480
1964	276	1120	411	304
1965	89	1207	225	217
1966	195	994	57	397
Всего	857	5966	1682	1486
	6823		3622	

Примечание: ГАХК. Ф.Р-730. Оп. 34. Д. 1. Л. 32–33, 44–45, 47, 66–67, 80–86, 102–105, 127–128.

25. ГАХК.Ф. Р-730. Оп. 34. Д. 1. Л. 66–67.

26. ГАХК. Ф. Р-730. Оп. 34. Д. 1. Л. 80–86.

27. ГАХК. Ф. Р-730. Оп. 34. Д. 1. Л. 102–104.

28. ГАХК. Ф. Р-730. Оп. 34. Д. 1. Л. 127–128.

Подведем итоги советско-китайских перевозок за эти годы:

1. Обе пограничные станции — Гродеково Хабаровского края и Забайкальск Читинской области выполняли напряженный график перевозок. По показателям видно, что из Китая в СССР шли примерно одинаковые объемы грузов через оба коридора, без перепадов и преваляирования одной из станций. Во встречном направлении грузов СССР — Китай основную нагрузку испытывал Забайкальск. Он пропускал грузов в 7 с лишним раз больше, по сравнению с Гродеково. Это, по мнению автора, объясняется географическими и экономическими причинами: Забайкальску отводилась основная роль в отправке советских грузов в Китай, они принимались со всех западных дорог Транссиба. Пограничный город Маньчжурия (КНР), в свою очередь, принимал большое количество грузов из СССР, так как они предназначались не только для Северо-Восточных районов КНР, но и для других районов страны.

В статье С. Рубальски (журнал «Россия и АТР») рассматривается напряженная работа станции Забайкальск. Автор составил таблицу «Годовой объем транзитных грузов через ст. Маньчжурия, с 1951 по 1960 г. (в тыс. т)», на основании данных ГАЧО и таблицу «Годовой объем торговли между СССР и Китаем с 1946 по 1964 г. (в млн. руб.)». Автор ссылается на статистический источник²⁹. Согласно представленной информации следует, что самый высокий показатель перевезенных через ст. Маньчжурия грузов (4379 тыс. т.) был выполнен в 1955 г.³⁰ Количество перевезенных грузов через советско-китайскую границу по забайкальско-маньчжурскому транспортному переходу оценивалось от 67 млн. руб. в 1946 г. до 518,9 млн. руб. в 1950 г., а самый высокий показатель периода — 1849,4 млн. руб. зафиксирован в 1959 г., в 1964 г. он составил 404,6 млн. руб.³¹ Таким образом, данные, приведенные С. Рубальски, и данного исследования по части Забайкальска дополняют друг друга.

2. Большой объем советского экспорта в Китай (нефть и лес, прежде всего) объясняется, несомненно, высокими темпами его экономического развития в рассматриваемый период. Китайская Народная Республика стала постоянным потребителем этого природного сырья. Ввоз его в КНР осуществлялся в тесной связи с выполнением целого ряда межгосударственных договоров. В СССР поступали, в основном, каменный уголь, строительные материалы, некоторые продукты питания: яблоки и цитрусовые, растительное масло, бобовые, мясо, из промышленных товаров — трикотажные изделия. Мы поддерживали экономику КНР и, конечно, одновременно имели возможность зимой купить фрукты.

Да, учитывая колоссальные материальные средства, которые СССР предоставлял КНР, «обмен» неравнозначный. Соглашение о предоставлении Советским Союзом правительству КНР кредита в сумме 300 млн долл. (1200 млн руб.) означало широкую поддержку³². Так, в течение 5 лет (1950–1954 гг.) из СССР на сумму кредита предусматривались поставки в Китай оборудования и материалов для электростанций, металлургических и машиностроительных заводов, угольных шахт, железнодорожного и автомобильного транспорта и других отраслей экономики. Кредит был предоставлен на условиях с оплатой лишь 1% за пользование им. Помимо этого, оказывалась по-

29. Внешняя торговля СССР. Стат. Сб. 1918–1966 гг. Министерство внешней торговли СССР. План-эконом. управление. М., 1967. Табл. 2. С. 66–67.

30. Рубальски С. Дружба по приказу: советско-китайское приграничье в 50–60-е гг. XX в. // Россия и АТР. 2017. С. 114.

31. Рубальски С. Дружба по приказу: советско-китайское приграничье в 50–60-е гг. XX в. // Россия и АТР. 2017. С. 113.

32. Соглашение между Правительством СССР и Центральным Народным Правительством КНР о предоставлении кредита КНР от 14 февраля 1950 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. 1950. 16 ноября. № 36 / 651. С. 4.

мощь в строительстве 50 крупных промышленных предприятий. Но СССР сознательно помогал молодой социалистической стране Азии, возлагая большие надежды на политическое и экономическое содружество в дальнейшем. Это была устоявшаяся международная практика СССР по отношению к соцстранам и странам «третьего мира» (а ведь это средства, которые могли быть использованы на неотложные нужды своей экономики и социальной сферы).

3. Далее, за высокими показателями грузовых перевозок стоит труд сотен железнодорожников, советских и китайских. Это машинисты и помощники машинистов, осмотрщики вагонов и составители поездов, кондукторы, слесари, весовщики, грузчики и т.д. Они жили далеко не всегда в удовлетворительных условиях, невысока была их зарплата, часто не было возможности купить необходимое из продуктов или желаемое из одежды или для дома. С. Рубальски в своем исследовании, со ссылкой на ГАРФ, отмечает, что половина работающих железнодорожников Забайкальска на начало 1950-х годов проживали в вагонах, теплушках, общежитиях, по несколько человек в помещении. Не хватало нормального жилья³³. Автор, в свою очередь подтверждает это своими исследованиями в области социально-бытового обустройства рабочих и служащих ДВЖД в эти и последующие годы. Во Владивостоке и в Хабаровске не хватало благоустроенного жилья и детских садов, а на линии тем более. Кстати, во время сооружения БАМа в 1974–1984 гг. положение с жильем было еще острее. Насчет снабжения. Справедливости ради, мы должны вспомнить советские ОРСы (отделы рабочего снабжения), существовавшие с 1934 г. практически на всех предприятиях и дорогах. Их доля в снабжении товарами и в 1971 г. была заметна — 21%³⁴. В них были отечественные и импортные вещи, бытовые товары, но денег часто не хватало, да и самих товаров. Мы можем предположить сегодня, что получали железнодорожники от своего участия в международных перевозках вне ОРСов. Официальный вариант — возможность купить доставляемые продукты питания или промтовары с разрешения руководства железной дороги, если позволит зарплата. Такое положение было не только оборотной стороной «медали» — нашей широкой помощи другим соцстранам, это была характерная практика социального обеспечения в нашей стране. Железнодорожники старались держаться за работу на дороге. В дальнейшем, в конце 70-х — 80-е годы прошлого века проблемы заработной платы, обеспеченности жильем и детскими садами на Дальневосточной железной дороге были успешно решены.

4. Обе стороны получили огромный опыт работы в международных контролирующих органах — Совещаниях представителей железных дорог и внешнеторговых организаций соцстран Юго-Восточной Азии по согласованию планов перевозок экспортных, импортных и транзитных грузов, а также в смешанных советско-китайских пограничных железнодорожных комиссиях в городах КНР и СССР. В компетенции Совещаний, а также смешанных советско-китайских комиссий входило обсуждение планов перевозок, причем их согласование проводилось в соответствии с программой Комитета ОСЖД. В протоколах практически всегда обсуждались проблемы эффективности использования вагонного парка, качества перевозки нефти и вязких нефтепродуктов, скоропортящихся продуктов, о переводе колеи СССР на колею КНР (1524 мм — 1435 мм). Так, была разработана и принята «Инструкция о порядке движения поездов на участке ст. Гродеково-2 Дальневосточной железной дороги

33. Рубальски С. Дружба по приказу: советско-китайское приграничье в 50–60-е гг. XX в. // Россия и АТР. 2017. С. 110–111.

34. Большая советская энциклопедия. В 30 томах. 3-е изд. М.: Советская энциклопедия. 1971. С. 607.

(СССР) — Суйфэньхэ Муданьцзянской железной дороги (КНР) по совмещенной колее шириной 1524–1435 мм»³⁵.

Делая попытку объективно охарактеризовать любой производственный процесс или явление в рассматриваемый период (1950-е — начало 1960-х годов), нельзя забывать, что это был период «оттепели» в СССР, время смелых, волевых, хотя иногда и непродуманных решений тогдашнего лидера страны Н.С. Хрущева. СССР «растапливал лед» сложившихся ранее внешнеполитических отношений с капиталистическим миром. В то время как перед КНР — молодой социалистической страной и ее лидером стояли иные задачи. И реакция Мао Цзэдуна, Председателя КНР, на внутренний и внешнеполитический курс Н.С. Хрущева сыграла большую роль в дальнейшем развитии событий.

Изменение внутривосточного курса КНР, к сожалению, привело к пересмотру советско-китайских отношений и, как следствие, политическому и экономическому разрыву с нашей страной. Весной 1960 г. китайское руководство подвергло резкой критике своего «старшего брата» — Советский Союз, из Китая были отозваны советские технические специалисты, советская сторона аннулировала заключенные ранее экономические соглашения. В июле 1963 г. попытки дипломатии Советского Союза урегулировать возникшие разногласия между двумя странами прекратились. Но железнодорожные перевозки между СССР и КНР продолжались до 1966 г. включительно, так как их объемы были утверждены ранее, и на несколько лет вперед. Это видно по статистике ГАХК. Однако есть мнение китайских исследователей, что перевозки продолжались и далее³⁶.

А.В. Цвык, анализируя особенности периода 1949–1959 гг. в дипломатии КНР, отмечает, что это был «поиск себя на международной арене, самоидентификация в качестве полноправного субъекта системы международных отношений, дружественных отношений с СССР... И если в начале 50-х годов КНР опиралась исключительно на зарубежный опыт в этой области, то спустя уже 10 лет правительство страны вынуждено было выработать новую внешнеполитическую доктрину, не зависящую от СССР и США»³⁷.

Международная практика показала, что даже крепкие межгосударственные связи и содружество двух народов могут подвергнуться кардинальному пересмотру и свертыванию, вплоть до конфронтации. Но рассмотренный исторический отрезок времени советская сторона прошла достойно, делая все возможное для сохранения дружеских связей с Китайской Народной Республикой.

Литература

- Бондаренко Е.Ю. Трудовые интернациональные связи дальневосточников с народами зарубежных стран в период строительства социализма в СССР (1938–1960 гг.): Владивосток, 1992.
- Галенович Ю.М. Россия — Китай: шесть договоров: М.: Муравей, 2003.
- Галенович Ю.М. Россия и Китай в XX веке: граница: М.: Изограф, 2010.
- Гордеев Н.В., Букреев В.И., Жданова Н.Н. Советско-китайские и российско-китайские отношения в 40-х — 90-х годах XX в. Чита: Изд-во ИГЭА, 1999.
- Дальневосточная магистраль России / сост. В.Ф. Буркова, В.Ф. Зуев. Хабаровск: Частная лекция, 1997.
- Договор о дружбе, союзе и взаимной помощи между СССР и КНР от 14 февраля 1950 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. 1950. 16 ноября. № 36 / 651.
- Куликова Г.В. Россия — Китай. Народная дипломатия: монография. — М.: ИД «Форум», 2012.

35. ГАХК.Ф.Р-730. Оп. 34. Д. 2. Л. 56–61.

36. Manzhouli zhan zhi. 1901–2001. Edited by “Manzhouli zhan zhi” bianweihui. Beijing: Zhongguo tiedao chubanshe, 2002, table on p. 133. Русский вариант: Станция Маньчжурия. 1901–2001 гг. Издано в КНР. 2002, данные в таблице на с. 133.

37. Цвык А.В. Эволюция внешнеполитических доктрин КНР (1950–1990-е гг.) // Вестник РУДН. Серия Международные отношения, 2015. № 1. С. 53.

- Куликова Г.В.* 70 лет российско-китайским дипломатическим отношениям и народной дипломатии. *Макеева С.Б. (Петина С.Б.)* Советско-китайские отношения в Забайкалье в 1950-е годы // Вестник Челябинского государственного университета. 2010. № 15 (196). История. Вып. 40.
- Петина С.Б.* История сотрудничества Забайкалья и Китая в сфере железнодорожного транспорта (1950-е — 1960-е годы) // Наука и современное общество. 2005. № 6.
- Романова Г.Н.* Экономические связи СССР и Китая в сфере железнодорожного транспорта в 30–40-е гг. XX в. // Россия и АТР. Владивосток. 2015. № 2.
- Рубальски С.* Дружба по приказу: советско-китайское приграничье в 50–60-е гг. XX в. // Россия и АТР. 2017.
- Рябченко Н.П.* О Китае и российско-китайских отношениях: моногр. — Владивосток: Дальнаука, 2016.
- Соглашение между Правительством СССР и Центральным Народным Правительством КНР о предоставлении кредита КНР от 14 февраля 1950 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. 1950. 16 ноября. № 36 / 651.
- Соглашение между СССР и КНР о Китайской Чаньчуньской железной дороге, Порт-Артуре и Дальнем от 14 февраля 1950 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. 1950. 16 ноября. № 36 / 651.
- Тарасов А.П.* Забайкалье и Китай: опыт анализа международных связей. Чита: Экспресс-издательство, 2003.
- Указ Президиума Верховного Совета СССР «О ратификации торговых соглашений между Правительством СССР и Центральным Народным Правительством КНР» от 3 июня 1950 г. // Сборник законов СССР и Указов Президиума Верховного Совета СССР. 1938–1967. Т. 1. М.: Изд-во «Известия Советов депутатов трудящихся СССР», 1968.
- Фролов А.В.* Приграничное сотрудничество советского Дальнего Востока с северо-восточными провинциями КНР (1950-е годы XX в.) // Россия и АТР. 2007. № 3.
- Фролов А.В.* Советско-китайские приграничные отношения на Дальнем Востоке (1949–1969 гг.): монография. Хабаровск: Хабар. погран. институт ФСБ России, 2001.
- Цык А.В.* Эволюция внешнеполитических доктрин КНР (1950–1990-е гг.) // Вестник РУДН. Серия Международные отношения, 2015. № 1.
- ГАХК (Государственный архив Хабаровского края).

References

- Bondarenko E. Yu.* Trudovy'e internacional'ny'e svyazi dal'nevostochnikov s narodami zarubezhny'x stran v period stroitel'stva socializma v SSSR (1938–1960 gg.): Vladivostok, 1992.
- Galenovich Yu.M.* Rossiya — Kitaj: shest' dogovorov: M.: Muravej, 2003.
- Galenovich Yu.M.* Rossiya i Kitaj v XX veke: granicza: M.: Izograf, 2010.
- Gordeev N.V., Bukreev V.I., Zhdanova N.N.* Sovetsko-kitajskie i rossijsko-kitajskie otnosheniya v 40 x — 90 x godax XX v. Chita: Izd vo IGE`A, 1999.
- Dal'nevostochnaya magistral' Rossii / sost. V.F. Burkova, V.F. Zuev. Xabarovsk: Chastnaya kollekciya, 1997.
- Dogovor o družbhe, soyuze i vzaimnoj pomoshhi mezhdru SSSR i KNR ot 14 fevralya 1950 g. // Vedomosti Verxovnogo Soveta SSSR. 1950. 16 noyabrya. № 36 / 651.
- Kulikova G.V.* Rossiya — Kitaj. Narodnaya diplomatiya: monografiya. — M.: ID «Forum», 2012.
- Kulikova G.V.* 70 let rossijsko-kitajskim diplomaticheskim otnosheniyam i narodnoj diplomatii. *Makeeva S.B. (Petina S.B.)* Sovetsko-kitajskie otnosheniya v Zabajkal'e v 1950 e gody' // Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta. 2010. № 15 (196). Istoriya. Vy'p. 40.
- Petina S.B.* Istoriya sotrudnichestva Zabajkal'ya i Kitaya v sfere zheleznodorozhnogo transporta (1950 e — 1960 e gody') // Nauka i sovremennoe obshhestvo. 2005. № 6.
- Romanova G.N.* E'konomicheskie svyazi SSSR i Kitaya v sfere zheleznodorozhnogo transporta v 30–40 e gg. XX v. // Rossiya i ATR. Vladivostok. 2015. № 2.
- Rubal'ski S.* Družhba po prikazu: sovetsko-kitajskoe prigranich'e v 50–60 e gg. XX v. // Rossiya i ATR. 2017.
- Ryabchenko N.P.* O Kitae i rossijsko-kitajskix otnosheniyax: monogr. — Vladivostok: Dal'nauka, 2016.

- Soglashenie mezhdru Pravitel'stvom SSSR i Central'ny'm Narodny'm Pravitel'stvom KNR o pre-dostavlenii kredita KNR ot 14 fevralya 1950 g. // Vedomosti Verxovnogo Soveta SSSR. 1950. 16 noy-abrya. № 36 / 651.
- Soglashenie mezhdru SSSR i KNR o Kitajskoj Chan'chun'skoj zheleznoj doroge, Port-Arture i Dal'nem ot 14 fevralya 1950 g. // Vedomosti Verxovnogo Soveta SSSR. 1950. 16 noyabrya. № 36 / 651.
- Tarasov A.P.* Zabajkal'e i Kitaj: opy't analiza mezhdunarodny'x svyazej. Chita: E'kspress-izdatel'stvo, 2003.
- Ukaz Prezidiuma Verxovnogo Soveta SSSR «O ratifikacii torgovy'x soglashenij mezhdru Pravi-tel'stvom SSSR i Central'ny'm Narodny'm Pravitel'stvom KNR» ot 3 iyunya 1950 g. // Sbor-nik zakonov SSSR i Ukazov Prezidiuma Verxovnogo Soveta SSSR. 1938–1967. T. 1. M.: Izd-vo «Izvestiya Sove-tov deputatov trudyashhixsya SSSR», 1968.
- Frolov A.V.* Prigranichnoe sotrudnichestvo sovetского Dal'nego Vostoka s severo-vostochny'mi provin-ciyami KNR (1950 e gody' XX v.) // Rossiya i ATR. 2007. № 3.
- Frolov A.V.* Sovetsko-kitajskie prigranichny'e otnosheniya na Dal'nem Vostoke (1949–1969 gg.): mono-grafiya. Xabarovsk: Xabar. pogram. institut FSB Rossii, 2001.
- Czvy'k A.V.* E'volyuciya vneshnepoliticheskix doktrin KNR (1950–1990 e gg.) // Vestnik RUDN. Seriya Mezhdunarodny'e otnosheniya, 2015. № 1.
- GAXK (Gosudarstvenny'j arxiv Xabarovskogo kraja).