

УДК 94:656.2(571.63)

РАЗВИТИЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
ТРАНСПОРТЕ И В ПОРТОВОМ ХОЗЯЙСТВЕ ХАСАНСКОГО РАЙОНА
ПРИМОРСКОГО КРАЯ В КОНЦЕ XX – НАЧАЛЕ XXI ВВ.

А.С. Вашук

Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН,
ул. Пушкинская 89, г. Владивосток, 690001,
e-mail: va_lina@mail.ru

Статья посвящена становлению и развитию предпринимательства на приграничной территории в конце XX – начале XXI вв. Доказывается, что понять специфику этого процесса можно только в тесной взаимосвязи с рассмотрением места и роли территории в российской политической повестке. Показано, как Хасанский район со своими уникальными транзитными транспортными функциями оказался в центре российских и международных событий. На примере компании «Золотое звено» – первой в России частной компании на железнодорожном транспорте – выявлены особенности и трудности включения частного капитала в транспортные международные связи. В статье также анализируются аспекты возникновения портового бизнеса и особенности отношений его с государством, выявлены параллели поворота России на Восток и прихода крупных российских компаний в приграничье. Сделан вывод о начальном этапе формирования новой миссии приграничной территории в XXI в.

Ключевые слова: Россия, Дальний Восток, Хасанский район, Приморский край, приграничье, предпринимательство, портовый бизнес, международные транспортные коридоры.

Постановка проблемы. В российском государственном пространстве Хасанский район Приморского края с честью выполняет историческую миссию пограничной территории (граничит с КНР и КНДР). Хотя на него приходится всего 2,5% территории края [32, с. 9, 12], его политическое значение велико. В советский период здесь была создана база для охраны государственной границы. В 1960-х годах району, как и другим приграничным территориям Дальнего Востока, правительство уделяло большое внимание, предпринимая меры по укреплению застав и демографического потенциала, а также развитию предприятий. В районе была организована деятельность трех портов: Посьет (в 1969 г. были сданы в эксплуатацию бетонные причалы длиной 450 метров и обширные бетонированные складские площади открытого и крытого хранения), Зарубино (первоначально порт в бухте Троицы проектировался как рыбный, были построены большой холодильник, причальная линия, принимающая сразу несколько судов, железнодорожная ветка), Славянка (в мае 2009 г. участки территории и акватории с соответствующими причальными сооружениями в районе поселка Славянка вошли в структуру порта Посьет). В 1970 г. завершилось строительство Славянского судоремонтного завода, который являлся одним из

крупнейших судоремонтных предприятий в дальневосточном регионе. К концу советского периода в приграничье была создана территориальная система хозяйствования, органично дополнявшая военную инфраструктуру. В годы перестройки правительство перестало стимулировать развитие территории. Но в 1989–1990-х гг. активно обсуждалась тема уникальных транзитных транспортных функций и приграничной торговли с КНР [4].

Местный социум тяжело пережил все последствия радикальных экономических реформ и разрушений устоявшегося советского экономического уклада. Реформаторам в кратчайшие по историческим меркам сроки удается реализовать идею формирования частного сектора в приморском приграничье. В 2000-е гг. власти пытаются восстановить также эффективное управление территорией, но уже в новых условиях хозяйствования и перераспределения властных полномочий. Одновременно наблюдается и политика смены принципов обеспечения экономической безопасности страны: теперь в приграничье государство пытается укреплять не форпост, а строить коммуникационную площадку для интеграции в международную транспортную систему.

В исторической науке заявленная проблема является новой, но определенные шаги в ее изу-

чении уже сделаны. Первыми к теме обратились экономисты. А.И. Фисенко, Е.А. Кулешова и М.Л. Моисеева обобщили опыт развития морских портов Дальнего Востока в зависимости от интересов крупных собственников и экономических целей в русле формирования особых региональных портовых кластеров, их роли в организации переработки грузов [38, с. 100]. Теме включения стивидорного бизнеса в разряд стратегически важной сферы для обороны и безопасности страны посвящена статья И.А. Кочегановой [15, с. 92–95]. Вопросы формирования благоприятной предпринимательской среды рассматриваются в публикации К. Кореневой [14, с. 58]. В меньшей степени исследованы аспекты реформы на железнодорожном транспорте, но ряд фактов из истории создания «Золотого звена» приводится в статье А.Б. Бардаль [1, с. 68], а также в СМИ.

Заявленная проблема распадается на анализ двух взаимосвязанных блоков событий и явлений, происходивших параллельно во времени и зависевших друг от друга. Первый блок – это определение статуса территории в политической повестке Центра и администрации Приморья. Второй – раскрывает процесс формирования предпринимательства на территории в русле реализации законов РФ о приватизации и других регулирующих документов, с учетом специфики предприятий, а также намерения государства развивать приграничье. Процесс реализации реформ имел ограничения и определенные преимущества, которые нами подробно были проанализированы ранее [41]. В данной статье поставлена цель – показать на примере Хасанского района историю инкорпорации приграничной территории в новую систему хозяйствования на базе реформирования собственности и формирования предпринимательских структур в контексте осуществления проектов интеграции Приморского края в международный транспортный коридор «Приморье-2». Предполагается решить три задачи: проанализировать статус территории в общей российской и региональной политической повестке, связанной с поворотом России на Восток; на конкретных примерах проанализировать появление предпринимательских структур; выявить специфику взаимоотношений государства и бизнеса на железнодорожном транспорте и в портах.

Хасанский район в политической повестке в конце XX – начале XXI вв.

Значение территории в политической повестке можно проследить, изучив историю участия России в разработке идей международного

транспортного коридора (МТК) «Приморье-2» и характер их реализации. Известно, что инициативы формирования международных транспортных коридоров в евразийском пространстве относятся еще к 1980–1990-м гг. В Северо-Восточной Азии (СВА) идею МТК очень активно продвигали политики и ученые из КНР. Но нельзя не отметить, что был определенный интерес к проектам и со стороны некоторых российских политиков, в том числе из Приморья. Однако участие администрации Приморского края в бытность губернатора Е.В. Наздратенко в реализации планов участия в МТК уже с самого начала было обречено на затяжной и непоследовательный сценарий [см. подробно: 2]. С приходом в Приморье нового губернатора С.М. Дарькина линия на приграничное сотрудничество с КНР усилилась. Но в сфере интеграции Приморья в международно-транспортную систему коренных изменений не произошло. Вновь на передний план вышел политический фактор: с начала 2000-х гг. в России начался процесс политической централизации. Укрепление вертикали власти, с одной стороны, снизило желание региональной элиты использовать проблемы политического диалога России со странами Северной Пацифики в популистских целях [16, с. 30]. А с другой – российское законодательство сужало полномочия и ресурсы исполнительной власти субъектов РФ.

В это же самое время в идеологии оформления МТК происходили важные изменения, которые расширяли формальные основания участия России в международном проекте «Расширенная Туманганская инициатива» (РТИ). В 2000 г. международная команда специалистов России, Китая, Монголии, Южной Кореи и Японии под руководством института ERINA (Япония) сформулировала Концепцию коридоров Северо-Восточной Азии. В 2002 г. идею МТК также одобрили на Экономическом форуме стран СВА в Ниигате. С этого момента, пожалуй, можно говорить о признании роли территории края как площадки МТК, включая ее части – «Приморье-1» (Харбин – Суйфэньхэ – Гродеково – порты Владивосток, Находка, Восточный – порты АТР) и «Приморье-2» (Чанчунь – Цзилинь – Хуньчунь – Махалино – Посьет – Зарубино – порты АТР) [38, 39]. В ноябре 2002 г. прошли первые консультации между управлением ОАО «Морской порт Зарубино» и Канцелярией развития района «Туманган» администрации провинции Цзилинь. В то время Приморский край в инвестиционном рейтинге входил в группу российских регионов с умеренным риском и средним потенциалом [6].

Таким образом, разработка проектов транспортных коридоров и начало переговоров с КНР по его важнейшей части совпало с политической централизацией, что внесло коррективы в результаты переговоров в 2003 г. Например, вопрос аренды порта Зарубино находился в пределах компетенции руководства ОАО, но задача обеспечения социально-политической безопасности администрацией края оказала определяющее влияние на результат принятия решения вопроса. На одной из пресс-конференций С.М. Дарькин сказал, что «китайцам в аренде порта отказано». В интервью еженедельнику «Золотой Рог» вице-губернатор В. Горчаков (курировал транспорт) дал следующие комментарии: «Свой экономический интерес китайцы смогут удовлетворить, если приобретут пакет акций и вложат в развитие Зарубино инвестиции. В решении этого вопроса мы должны учитывать и политику. Ведь Китай сделал все, чтобы вернуть себе Макао и Гонконг. Порт должен оставаться российской собственностью. Если мы сейчас отдадим его в аренду, встанет и вопрос о передаче в аренду им специального транспортного коридора» [12].

Поворот России на Восток, обозначившийся, прежде всего, в целях безопасности через объявление намерения расширить государственное участие в организации территориального развития, в том числе и приграничных районов, был зафиксирован в ряде стратегических документов, в частности, в целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Развитие крупных транспортных коридоров в направлениях «Запад – Восток» (с использованием Транссиба) рассматривалось и как часть общей транспортной стратегии, и в целом дальневосточной политики. МТК «Приморье-2» и Транссибирская магистраль были названы в числе главных площадок [22]. Но до 2010 г. активность России оказалась невысокой, ее позицию можно охарактеризовать тактикой намерений, обсуждений, консультаций. К тому же судьба проекта «Приморье-2» во многом зависела от статуса России в международных делах в Северо-Восточной Азии, которая находилась под влиянием общей расстановки политических сил в США.

Линия усиления Центра в управлении дальневосточными территориями с одной стороны придавала вес Приморью в российском пространстве как национальной контактной площадке, но с другой – усиливала патерналистские настроения у руководства Приморья и создавала особый климат для поведения как местных кампаний, так и круп-

ного российского бизнеса.

В 2010 г. Россия предложила актуализировать транспортную стратегию РТИ, ведь ее Туманганский коридор не решал всех задач, «да и географический мандат РТИ был гораздо шире: он охватывает провинции Хэйлунцзян, Цзилинь, Ляонин и Внутреннюю Монголию КНР, три восточных аймака Монголии (Дорнод, Хентий и Сухбаатар), восточные порты Республики Корея и территорию Приморья» [40]. Самым решающим сигналом для привлечения интереса предпринимателей к Хасанским портам стала подготовка к саммиту во Владивостоке в 2012 г. и сам саммит. Они демонстрировали волю российского государства участвовать в хозяйственном развитии Дальнего Востока и его приграничных территорий. Значение территории было поднято на национальный и международный уровень, что отражалось в Проекте Федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года». Перспективы приграничного района были представлены инвестиционным проектом «Строительство Большого морского порта Зарубино» [37]. Развитие порта Зарубино входило также в проект «Программы социально-экономического развития Приморского края на 2013–2017 гг.» [22]. Далее проект был включен в государственную программу Приморского края «Экономическое развитие и инновационная экономика Приморского края на 2013–2017 годы» [20]. Однако в августе 2016 г. премьер-министр РФ Д. Медведев утвердил изменения, внесенные в государственную программу «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» и первый правительственный документ, действовавший с 15 апреля 2014 г. до 9 августа 2016 г., стал уже историей [23].

Новый подход к программе развития Дальнего Востока заключается в создании с 2014 г. режима подготовки и рассмотрения инициатив по развитию территорий опережающего развития (ТОР), что послужило сигналом для крупного российского капитала. Центр активно пытается привлечь частные инвестиции в регион, в том числе и в Хасанский район. 15 июля 2015 г. был опубликован федеральный закон «О свободном порте Владивосток». К территории Свободного порта Владивосток отнесены все значимые порты Хасанского района. В зоне действия Свободного порта находится также и «Приморье-2».

Другим важнейшим сигналом для развития бизнеса стало утверждение «Концепции развития

приграничных территорий субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа» [28]. В документе за Хасанским районом закреплён статус площадки МТК «Приморье-2».

Таким образом, российская политическая элита на протяжении более двух десятков лет пыталась сформулировать новую миссию Хасанского района, одновременно осуществляя социально-экономические реформы, ядром которых была приватизация, а также содействие новым хозяйствующим субъектам, складыванию новых отношений между государством и предпринимателями. Ярким примером является история «Золотого звена».

Первая частная компания в России в железнодорожной отрасли

Приступая к решению второй поставленной задачи, надо отметить, что в современной литературе отсутствует единство определения предпринимательства [33, с. 116], поэтому необходимо определиться с трактовкой основного понятия. В широком смысле предпринимательство представляется нам как самостоятельная деятельность людей, организующих производство или торговлю (в том числе на основе инноваций), т.е. имеющих свое дело, которое приносит доход. Начиная с 1990 г. команда реформаторов, находящаяся у власти, инициирует множество документов, направленных на разгосударствление и создание условий для развития российского предпринимательства, делая на него ставку как на важнейшего «игрока» в реализации международных проектов, в том числе и в транспортно-логистической сфере. В 1990 г. в России появился закон «О собственности в РСФСР» [3]. В конце октября 1991 г. президент Б.Н. Ельцин обнародовал программу радикальных экономических преобразований, частью ее стала идея реализации разгосударствления собственности путем приватизации. (Процесс и хроника событий, описывающих становление институтов реализации нормативно-правовой базы по приватизации на российском Дальнем Востоке подробно уже освещены нами) [17, с. 58–106]. В 1992 г. для управления сделками по продаже приватизируемого федерального имущества создали специализированное государственное учреждение – Российский фонд федерального имущества (РФФИ). В регионе было создано его отделение, в срочном порядке организовывалась работа краевых, районных и городских комиссий по приватизации [8, 9]. По динамике сдвигов в структуре собственности и по темпам приватизации При-

морский край уже к 1995 г. добился лидирующего положения в России [см. подробно: 17, с. 58–105].

Реформа федерального железнодорожного транспорта началась с разделения государственных и хозяйственных функций с образованием 1 октября 2003 г. нового хозяйствующего субъекта – ОАО «РЖД» со 100%-м участием государства. Но задолго до этого в Приморье было создано уникальное акционерное железнодорожное предприятие «Золотое звено», хотя финал событий оказался далеким от надежд акционеров. Появлению компании предшествовала инициативная деятельность краевого фонда имущества Приморского Совета народных депутатов и комитета по управлению имуществом Хасанского района. ОАО зарегистрировали 3 июня 1992 г., то есть еще до даты утверждения (11 июня 1992 г.) «Государственной программы приватизации имущества государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации на 1992 г.». В Программе определялся порядок «отчуждения государственного имущества в собственность физических и юридических лиц», а также приватизации муниципального имущества [24]. Предприятия железнодорожного, авиационного, морского и речного транспорта могли приватизироваться только по решению Госкомимущества России с учетом мнения отраслевых министерств [10].

«Золотое звено» было зарегистрировано администрацией Центрального района г. Хабаровска для строительства и эксплуатации российско-китайского участка железной дороги между станциями Камышовая Хасанского района и Хуньчунь китайской провинции Цзилинь. В собственности ОАО оказались станция Камышовая и российский участок пограничной железной дороги (20,3 км от госграницы до магистрали), небольшое количество вагонов и тепловоз. Известно, что в состав учредителей вошли Фонд имущества Приморского края, комитет по управлению имуществом Хасанского района, 25-й военный завод, ОАО «Примагропромэкспорт» и физлица. Уставный капитал ОАО «Золотое звено» составлял 650 тыс. руб., он был разделен на 650 тыс. обыкновенных акций номиналом один рубль. По открытым данным (на 1 октября 2009 г.) 13,8% акций «Золотого звена» принадлежали ОАО «РЖД»; 15,54% – Т. Шульге; 10,24% – экс-президенту Далькомбанка А. Шляховому; 5,98% – Е. Текиевой; 0,2248% – бывшему гендиректору «Золотого звена» С. Криворучко.

Большая часть акций «Золотого звена» изначально была размещена среди железнодорожников. Прогнозы относительно прибыльности

погранперехода были полны оптимизма. «Если развить там соответствующую инфраструктуру, то через этот переход пойдут китайские грузы в российские порты Приморского края для их дальнейшей транспортировки в Южный Китай», – говорил в свое время директор ГипроТрансТЭИ ОАО «РЖД» Ф. Пехтерев [13]. В июле 1994 г. правительство РФ издало распоряжение об открытии на российско-китайской границе железнодорожного перехода Махалино (РФ) – Хунчунь (КНР) для двустороннего грузового и пассажирского международного сообщения после окончания строительства акционерным обществом открытого типа «Золотое звено» железнодорожной линии от станции Махалино до государственной границы и надлежущего обустройства этого перехода [27].

Администрация Приморского края по согласованию с заинтересованными министерствами, ведомствами и организациями обеспечивала проектирование и строительство, а Минфин России предусмотрел выделение необходимых ассигнований для осуществления деятельности соответствующих служб на железнодорожном переходе Махалино (Российская Федерация) – Хунчунь (КНР). ОАО «Золотое звено» должно было соблюдать необходимые требования со стороны государства и бизнес-партнеров. Компания быстро построила первую частную железную дорогу в России от ст. Камышовая в б. Троицы до границы и в 2001 г. начала перевозки. Через переход было перевезено 40,3 тыс. т грузов (или 762 вагона), но деятельность компании оказалась убыточной. В 2002 г. она получила от перевозок всего 3 млн. руб., а за пользование подвижным составом ей начислили сумму 8,2 млн. руб. [13]. До 2005 г. через переход в Китай еще уходили составы с дальневосточным лесом, но в дальнейшем возникли дополнительно и другие причины. Компания не смогла выполнить обязательств перед контрольными органами по окончательному обустройству пункта пропуска, что повлекло приостановку ее работы пограничной и таможенной службами и прекращение движения поездов. «Спутником» реализации проекта оказался и конфликт интересов между акционерами и руководством ОАО «РЖД», которое, будучи монополистом, решило выкупить дорогу, но правление «Золотого звена» отказалось от сделки. Состоялась серия судебных тяжб, они завершились победой РЖД в 2010 г. Сами разбирательства стали одной из причин простаивания перехода. Приход ОАО «РЖД» в проект развития транзита привнес новый стиль управления. После смены собственника погранпереход стал

упоминаться под именем Махалино – Хунчунь [11]. Первый опыт становления частно-государственного партнерства в приграничье оказался неудачным, прошедшим под знаком арбитражных разбирательств.

Другая отличительная социально-экономическая черта приморского приграничья – зарождение здесь одной из важных «площадок» портового бизнеса в России, приход сюда крупнейших холдингов, представители которых становятся влиятельными «игроками» на поле интеграции России в Северо-Восточную Азию с развитием МТК.

Зарождение портового бизнеса

В советский период организация управления портами основывалась на понятии о порте как о государственном предприятии. Кроме функций, связанных с управлением, важной считалась стивидорная деятельность, т.е. по сути советское предприятие было крупной стивидорной компанией. Такая модель порта предназначалась прежде всего для обслуживания судов, осуществления погрузки/разгрузки и других видов портовой деятельности. Однако с Указом Президента РСФСР от 1.06.1992 № 721 «Об организационных мерах по преобразованию государственных предприятий в акционерные общества» [33] в дальневосточном регионе начинается процесс акционирования. Министерство финансов и Госкомимущество предписало всем пароходствам к концу 1992 г. подготовить пакеты документов, необходимых для приватизации. Порты в форме государственных предприятий практически были ликвидированы. В процессе акционирования и приватизации государственного имущества были образованы частные компании.

В Хасанском районе в числе первых по разработанному плану приватизации была акционирована Дальневосточная база флота по добыче и обработке морепродуктов. Акционирование – это достаточно сложный процесс, состоящий из множества этапов и целой серии процедур, отличающийся созданием большого числа документов, о чем говорят проанализированные источники этого предприятия за 1992–1994 гг. (план, протокол трудового собрания, проект Устава и др.). Общее количество акций данного предприятия составило 95 947 по цене 297 руб. [7]. По закрытой подписке их приобрели всего 29 чел. Список работников предприятия, получивших акции без уплаты стоимости, насчитывал 657 чел. Но компания не сумела справиться с новыми экономическими условиями и обанкротилась. В 2003 г. по решению арбитражного суда предприятие ликвидировали.

Значительная часть его имущества через аукцион была приобретена частным предпринимателем и появилось ООО «Зарубинская база флота». Это был первый этап становления портового бизнеса в Хасанском районе, который закончился для большинства акционеров крахом их надежд.

Процесс акционирования портов в России привел к образованию двух категорий общепортового имущества. К приватизированному относилось перегрузочное оборудование, склады, портофлот и др., к неподлежащему приватизации – причалы, гидротехнические сооружения, подходные каналы и пр. Таким образом, владельцами приватизированного имущества (в некоторых случаях и земельной территории портов) стали открытые акционерные общества, которые приобрели полномочия осуществлять коммерческую деятельность по погрузо-разгрузочным операциям, заниматься обслуживанием судов, причалов и прочей инфраструктуры портов [35]. Распоряжаться же неприватизированным имуществом стали государственные учреждения – «Морская администрация порта» (МАП). В мае 2003 г. в ходе реализации административной реформы Правительства РФ по совершенствованию государственного управления в морских портах создали единый хозяйствующий субъект в морских портах России – ФГУП «Росморпорт». В сентябре этого же года в морских портах Приморского края организовали Владивостокский филиал ФГУП «Росморпорт». Эти структуры занимаются обеспечением безопасности мореплавания в порту и на подступах к нему, контролем за применением портовых сборов, ремонтом, реконструкцией, техобслуживанием и обновлением портовой инфраструктуры, возведением, модернизацией и обслуживанием различных систем управления судостроением, навигацией, лоцманской проводкой, охраной окружающей среды в зоне деятельности МАП и пр. Акционерные общества на договорной основе арендуют у МАП различные объекты инфраструктуры порта, а также должны способствовать созданию конкурентной среды в сфере портовой деятельности за счет поощрения создания стивидорных, агентских, экспедиторских, сюрвейерских организаций [21]. Применительно к транспортному комплексу ФГУП «Росморпорт» последовательно объединил широкий круг услуг, оказываемых в морских портах; охватывает деятельность практически всех морских торговых портов; осуществляет стратегическое управление портовым комплексом страны [19]. Действия компании должны быть направлены на защиту ин-

тересов общества. Данная схема распределения властных полномочий и ответственности, по мнению ряда экспертов, продвинула отрасль вперед на пути достижения мирового уровня развития стивидорного бизнеса. Постепенно в отрасль через операторов терминалов (стивидорные компании) начали приходить частные инвестиции. Таким образом, государство в лице «Росморпорта» сдает стивидорам в аренду землю, на которой находится терминал, отвечает за состояние причальных стенок, акваторию и дноуглубительные работы в 63 портах пяти морских бассейнов: Балтийский, Дальневосточный, Азово-Черноморский, Каспийский и Арктический [15].

В общем русле реформы по разгосударствлению было проведено и акционирование Морского рыбного порта «Троицы», который в 1992 г. назывался Государственная производственно-коммерческая акционерная компания «Хасанский морской коммерческий порт», с 23.08.1996 г. – Открытое акционерное общество «Морской порт Зарубино». В 2001 г. была зарегистрирована стивидорная компания ООО «МПБТ», она становится единоличным оператором портовых средств в пос. Зарубино Приморского края [30]. ООО «МПБТ» находится в непосредственной близости к международным контейнерным хамам, таким как Ниигата (Япония) и Пусан (Южная Корея). Морской путь от портов Далянь и Инкоу до Ниигаты или Пусан ориентировочно на 800–900 км длиннее, чем от ООО «МПБТ» в зависимости от маршрута. Основным видом деятельности компании является транспортная обработка грузов, но эта стивидорная компания работает также еще по восьми направлениям.

Крупнейшим игроком в транспортном бизнесе оказалась одна из первых в Приморье частная компания «Беркут» Дж. Текиева. По неофициальным данным, ООО «Беркут» начинало свою деятельность в 1993 г. с торговли, как практически все фирмы в начале 1990-х годов. 2 сентября 1999 г. была официально зарегистрирована как «Беркут-2» [18]. В отличие от множества других предприятий компания активно развивалась в других направлениях. В 2000 г. в порту Зарубино компания «Беркут» построила международный пассажирский терминал, а в 2002 г. совместно с рыбодобывающей компанией «Посыетская» начала реализацию программы по выращиванию, воспроизводству, переработке и реализации морских биоресурсов, был открыт также лесоперерабатывающий комплекс. В Краскино на месте бывшего военного городка была построена фа-

брика трикотажных изделий. (В 1996–1999 гг. РФФИ активно поручал Отделению Российского фонда федерального имущества в Приморском крае проводить аукционы по продаже высвобождаемого военного имущества на территории Хасанского района. Это были склады, нежилые помещения, магазины, отдельные здания военных городков [5]). В составе холдинга «Беркут» начали работать пассажирский и контейнерный терминалы в порту Зарубино, паромная линия Зарубино – Сокчо (Республика Корея), туристическая фирма во Владивостоке и др. Пассажирские и грузовые перевозки осуществляли более сотни единиц транспорта. В 2003 г. численность персонала группы достигла 600 чел. Начиная с 1990-х фирма «Беркут» была единственной, кто перемещал грузы по автодороге из Китая в Россию через пограничный пункт Краскино в Хасанском районе. В день здесь проходило около 50 грузовиков с товаром, а в год – около 1 млн т грузов. Дж. Текиев – первый из предпринимателей, кто попытался реализовать идею строительства универсального порта на 50 млн т в бухте Троицы с крупным зерновым терминалом (на 5 млн т). Компания «Беркут» намеревалась строить этот терминал вместе с японской Link Far East., и даже получила разрешение на строительство порта в 80 км от российско-китайской границы. Государство обещало вложиться в его инфраструктуру, а также в дороги, соединяющие Зарубино и китайскую границу. К тому же вхождение Хасанского района в зону влияния агломерации с центром во Владивостоке и в транспортно-логистический кластер также сулило предпринимателям благоприятный политический климат для их деятельности в Хасанских портах. К 2013 г. проявились позитивные факторы хозяйственной освоенности приграничной территории: построенная дорога Хуньчунь (КНР) – Зарубино (РФ), заработал железнодорожный пограничный переход Махалино–Хуньчунь. В портах Зарубино и Посьет действуют пограничные переходы, а от них к погранпереходу Хуньчунь уже была создана международная линия перевозок. Построена шоссейная дорога, соединяющая Владивосток и Хуньчунь. Но события складывались не в пользу местного бизнесмена. В 2013 г. компания утратила статус таможенного перевозчика, так как не обеспечила уплату таможенных платежей. В 2013 г. Дж. Текиев покинул посты вице-спикера Законодательного собрания Приморского края и руководителя фракции партии «Единая Россия». Тогда же был заморожен его проект угольного терминала ОАО «Международный морской перегрузоч-

ный терминал» (входил в ГК «Беркут»), совместный с сингапурской Triumph Alliance Pte. Ltd. Этот терминал на 7,4 млн т должен был располагаться на территории Славянского судоремонтного завода, который ООО «Беркут» в 2006 г. купило у Дальневосточного морского пароходства.

Новый этап в развитии портового бизнеса в Хасанском районе связан с проявлением большого интереса к дальневосточным приграничным территориям со стороны группы крупнейших владельцев портов — бизнесменов, которые в отличие от других российских олигархов, покупавших в основном сырьевые активы, сосредоточились на транспортном секторе. И в это число входит группа «Сумма» З. Магомедова. Помимо проектов в Новороссийске и Приморске в 2012 г. у корпорации появились активы и на Дальнем Востоке после покупки акций у транспортной группы FESCO (С. Генералова), которая управляла Владивостокским морским торговым портом [30]. Самой амбициозной идеей З. Магомедова является проект создания транспортного холдинга, сочетающего железнодорожные перевозки, порт и судоходную компанию. В 2014 г. группа «Сумма» совершила сделку по покупке участка в 100 га у «Беркута».

Эксперты считают, что реализация компанией проекта позволит России стать транзитной страной для товаров, следующих из Европы в Азию и наоборот. Компания начала активную деятельность, и для реализации намеченного у нее есть особый козырь – партнерство с российскими властями. (У З.Г. Магомедова – тесные связи с ФГУП «Росморпорт»). Руководство компании заявило о намерении инвестировать в проекты на Дальнем Востоке 1 млрд долл. США в течение трех–четырёх лет. Но осуществление проекта идет очень медленно. В 2016 г. порт Зарубино не был подключен к железнодорожной сети ОАО «РЖД», поэтому реализация проекта МТК «Приморье-2» увязана со строительством новой линии от порта до пограничного пункта в Махалино. Общая стоимость МТК «Приморье-2», по оценке «Суммы», сегодня составляет 203,9 млрд руб. При этом 119,1 млрд руб. по предварительному плану придется на частные инвестиции, 84,8 млрд руб. – на госсредства. Вопрос об участии государства в развитии инфраструктуры «Приморья-2» в 2016 г. неоднократно обсуждался на различных совещаниях.

Другой площадкой для создания портового бизнеса стал «Торговый порт Посьет», который в 1992 г. акционировался и был преобразован в

ОАО «Торговый порт Посьет». В декабре этого же года морской порт Посьет был открыт для международного морского грузового и пассажирского сообщения [26]. В мае 2009 г. распоряжением Правительства России от 19.05.2009 № 684-р были установлены новые границы морского порта Посьет. В его границы помимо причалов, расположенных непосредственно в районе пос. Посьет, вошли также участки территории и акватории с соответствующими причальными сооружениями в районе пос. Славянка [36].

Отличительной чертой развития портового бизнеса в Хасанском районе стало внимание к нему со стороны крупнейших российских компаний угольщиков-металлургов. В начале 2000-х руководители отрасли начали проводить политику по увеличению экспорта угля и активно стали расширять свое присутствие в морских портах России — от северо-запада до Дальнего Востока. При этом они стремились не просто работать через угольные терминалы в портах, но иметь их в собственности. В сентябре 2003 г. акционером порта ОАО «Торговый порт Посьет» стала «Сибирская угольная энергетическая компания». Ей тогда принадлежало 68,7% акций порта, 11,34% числилось за ООО «Ферротранс», 13,3% находилось в ведении государства. В 2003 г. грузооборот Посьета увеличился на 37,4% по сравнению с 2002 г. и составил 845 тыс. т. Грузовой потенциал порта составлял 1,5 млн т. Но уже в марте 2004 г. произошли изменения в составе акционеров. Группа «Мечел» объявила о завершении сделки по приобретению акций ОАО «Торговый порт Посьет». «Мечел» удалось полностью приобрести пакет акций, с учетом выкупленных у миноритарных акционеров акций компании удалось консолидировать 80,2% акций ОАО «Торговый порт Посьет». Комментируя эту сделку, генеральный директор «Мечела» В. Иорих заявил: «Мы заинтересованы в сильных партнерских отношениях со странами Азии, где рынок растет быстрыми темпами. Приобретение порта Посьет лежит в русле развития этого направления нашей деятельности» [29]. Оформились основные направления экспорта угля «Мечела» — страны АТР — Япония и Южная Корея. В порту отгружаются уголь, черные и цветные металлы, ферросплавы, железорудное сырье, клинкер, контейнеры, идущие в Японию, Китай, Южную Корею. Посьет был одним из последних дальневосточных портов с мощностями по перевалке металлов, не находящимся под контролем

этой крупной горно-металлургической группы.

Резюме

На территории приграничного района в 1990-е – 2016 гг. происходило бурное развитие социально-экономических событий, которое привело к возникновению портового бизнеса, а также к не очень удачному опыту государственного-частного партнерства в лице РЖД и «Золотое звено». Все это происходило параллельно с политической линией, пронизанной интересом России к внешнеэкономическим и транспортным связям с азиатскими государствами. Пограничная территория в политической повестке России в конце 1990-х годов была обозначена как стратегическая для интеграции в международную транспортную систему СВА, но в решении данной задачи прошел длительный период благих намерений власти, который затянулся более чем на 20 лет.

Появление новых хозяйствующих субъектов на территории стало важнейшим условием для осуществления межгосударственного диалога и установления деловых контактов, но которые были наполнены множеством проблем и противоречий в рассматриваемый период.

Специфика времени и российского экономического пространства состояла в том, что крупный капитал быстро приспособивался к условиям, имея тесные связи с авторитетными чиновниками в Центре, и очень быстро занял свою нишу в проектах международных транспортных коридоров, которые много обсуждались на разных уровнях экономического сотрудничества. Приход крупного капитала на приграничную территорию становился важнейшим фактором укрепления позиций России в развитии международных транспортных связей. Но в социальном отношении появление крупных «игроков» в портовом бизнесе внесло напряжение в местную предпринимательскую среду. Хасанские порты (в формате государственно-частного партнерства) и железнодорожный переход Хуньчунь–Махалино постепенно приобретали значение как важнейшие звенья МТК «Приморье-2», становились точками новых технических проектов, а также были объектами крупнейших в России финансовых сделок.

Портовый бизнес, который является стратегическим сектором экономики, стал представлять собой очень сложную систему – это целая совокупность мелких, средних и крупных, в том числе и мало прозрачных компаний, причем эта система отличается и многоуровневым распределением властных полномочий, включая и по линии госу-

дарство – бизнес.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Бардаль А.Б. Транспортные взаимодействия России и Китая: Дальний Восток // ЭКО. 2014. № 6. С. 66–80.
2. Ващук А.С. Международный транспортный коридор «Приморье-2»: идеи, проекты, реалии в русле «тихоокеанского разворота» // Crede Experto: транспорт, общество, образование, язык: международный информационно-аналитический журнал. 2016. Сентябрь. № 3 (10). URL: <http://ce.if-mstusa.ru> (дата обращения: 10.04.2017).
3. Закон РСФСР. Статья 416 «О собственности в РСФСР» // Ведомости РСФСР. 1990. № 30. URL: <http://ведомости.рфср-рф.рф/1990/30/#416> (дата обращения: 10.04.2017).
4. ГАПК. П-68. Оп. 117. Д. 323. Л. 76–66; Д. 794. Л. 23, 24, 27.
5. ГАПК. Ф. 1760. Оп. 2. Д. 52. Л. 20–25 об., 342. Л. 50.
6. ГАПК. Ф.р-1760. Оп. 2. Д. 341. Л. 119.
7. ГАПК. Ф.р-1760. Оп.1. Д. 146. Л. 1–98; Д. 168. Л. 1–97.
8. ГАПК. Ф.р-26. Оп. 37. Д. 1334. Л. 44–46;
9. ГАПК. Ф.р-85. Оп. 9. Д.32. Л. 41; Д. 32. Л. 9, 40.
10. Государственная программа приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации на 1992 год (в ред. Постановлений ВС РФ от 25.12.1992 № 4239-1, от 01.07.1993 № 5310-1) (с изм., внесенными Постановлением ВС РФ от 28.04.1993 № 4881-1)/ URL: http://nationalization.ru/Library/laws/11.06.1992_rOCnPOrPAMMA%20nPuBATUZACuu_HA%201992r.pdf (дата обращения: 02.02.2017).
11. ДВЖД предложила для экспорта леса в Китай использовать возможности пограничного перехода Махалино – Хуньчунь. 2013. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/zheleznodorozhnye-gruzoperevozki/dvzhd-predlozila-dlia-iekспорта-lesa-v-kitai-ispol%27zovat%27-vozmozhnosti-pogranichnogo-perekhoda-makh/> (дата обращения: 09.04.2014).
12. Китайцы хотят взять в аренду дальневосточный порт Зарубино // Золотой Рог. 2003. 19 марта. URL: <http://www.rzd-partner.ru/press/261809/> (дата обращения: 12.02.2016).
13. Клименко О. Первая в России частная железная дорога прекратила свое существование. ZRPRESS.Ru: Деловое интернет издание Дальнего Востока. URL: http://www.zrpress.ru/business/primorje_23.08.2011_46303_pervaja-v-rossii-chastnaja-zheleznoj-doroga-prekratila-svoe-suschestvovanie.html (дата обращения: 12.01.2017).
14. Коренева К.В. Очень «тонкое» дело: факторы развития предпринимательства на приграничных территориях // Российское предпринимательство. 2007. № 10 (1). С. 58–62. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/factory-razvitiya-predprinimatelstva-na-prigranichnyh-territoriyah> (дата обращения: 12.03.2017).
15. Кочеганова И.А. К вопросу о дерегулировании рынка стивидорных услуг в России // Проблемы современной экономики, Евразийский международный научно-аналитический журнал. 2013. № 2 (46). С. 92–95. URL: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=4531> (дата обращения: 11.02.2017).
16. Ларин В.Л. Векторы желаемого и пределы возможного: Некоторые замечания к разработке стратегии России в АТР в первой половине XX в. // Тихоокеанская Россия в системе международных отношений и обеспечения безопасности в Азиатско-Тихоокеанском регионе: опыт последних лет и грядущие перспективы. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2012. С. 13–36.
17. Моисеева Л.А., Ващук А.С. История предпринимательства на Дальнем Востоке России в конце XX – начале XXI в. Владивосток: Дальнаука, 2006. 345 с.
18. ООО «Беркут-2». URL: <http://www.rusprofile.ru/id/10129134> (дата обращения: 20.02.2017).
19. Парфенов Ю.В. Совершенствование системы государственного управления морскими портами: на примере создания и развития вертикально интегрированной компании ФГУП «Росморпорт»: дис. ...канд. эконом. наук. М., 2006. 147 с.
20. Постановление Администрации Приморского края от 07.12.2012 № 382-па «Об утверждении Государственной Программы Приморского края «Экономическое развитие и инновационная экономика Приморского края на 2013–2017 годы». URL: <http://docs.cntd.ru/document/494218965> (дата обращения: 10.12.2015).
21. Постановление Правительства РФ от 25.09.2002 № 705 (ред. от 21.06.2014) «О совершенствовании системы государственного управления морскими портами». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_38871/ (дата обращения: 10.12.2017).
22. Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 «О федеральной целевой

- программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» (с изменениями и дополнениями). URL: <http://base.garant.ru/1587083/1/#ixzz3X8qJLnOd> (дата обращения: 12.04.2015).
23. Постановление РФ от 9 августа 2016 г. № 757 «О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» // Правительство РФ. URL: <http://government.ru/media/files/yhUrydP2kAqy3ApZl7bpuMYSry9ZEzBX.pdf> (дата обращения: 12.03.2017).
 24. Приватизация государственных и муниципальных предприятий в России: сб. документов. Вып. 4. М., 1994. С. 39–120.
 25. Проект «Программы социально-экономического развития Приморского края на 2013–2017 годы». URL: <http://primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/economics/program-of-socio-economic-development-of-the-primorsky-territory-for-5-years-2013-2017.php> (дата обращения: 10.02.2016).
 26. Распоряжение от 4 декабря 1992 г. № 2267-р «Об открытии порта Посъет для международного морского грузового и пассажирского сообщения» // КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=EXP;n=239382#0> (дата обращения: 12.02.2017).
 27. Распоряжение от 5 июля 1994 г. N 1041-р Сборник законов. Законодательство РФ. Правовой портал. URL: <http://sbornik-zakonov.ru/230142.html> (дата обращения: 02.02.2017).
 28. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 октября 2015 г. № 2193-р об утверждении Концепции развития приграничных территорий субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа // КонсультантПлюс. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_188419/ (дата обращения: 12.02.2017).
 29. РБК. URL: <http://www.rbc.ru/economics/29/10/2013/570411f99a794761c0ce32b9> (дата обращения: 10.03.2017).
 30. Сеть деловых коммуникаций. URL: <https://sbis.ru/contragents/2540078887/253101001> (дата обращения: 12.12.2016); Стивидорная компания ООО «Морской порт в бухте Троицы». URL: <http://seaport-troitsa.ru/index.php/ru/> (дата обращения: 12.12.2016).
 31. Сомов С. Магомедовы «в Сумме», или кто «выводит» миллиарды из бюджета РФ? // The Moscow Post. Городской портал. URL: <http://gorodskoyportal.ru/news/russia/7464033/http> (дата обращения: 12.03.2017).
 32. Социально-экономическое положение муниципальных образований: стат. сб. Владивосток: Федеральная служба государственной статистики. Территориальный орган службы государственной статистики по Приморскому краю (ФСГС ТОСГС по Приморскому краю). 2013. С. 9, 12.
 33. Сошко И.А. Специфика исследований российского предпринимательства на рубеже XX–XXI веков // Вестник Чувашского университета. 2015. № 2. С. 112–118.
 34. Указ Президента РФ от 01.07.1992 N 721 (ред. от 31.12.1992) «Об организационных мерах по преобразованию государственных предприятий, добровольных объединений государственных предприятий в акционерные общества» (вместе с «Положением о коммерциализации государственных предприятий с одновременным преобразованием в акционерные общества открытого типа») // Консультант Плюс. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_587/ (дата обращения: 12.02.2017).
 35. Устав ОАО «Владивостокский морской торговый порт» // ГАПК Ф.р-1760. Оп. 1. Д. 31. Л. 37–45.
 36. ФГУП «Росморпорт»: История создания и развития морского порта Посъет. URL: http://www.rosmorport.ru/vlf_seaports.html (дата обращения: 12.02.2017).
 37. Федеральная целевая программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года»: проект. 21.05.2014. URL: www.minvostokrazvitiya.ru/upload/iblock/75a/DVBR2025.pdf (дата обращения: 10.03.2016).
 38. Фисенко А.И., Кулешова Е.А., Моисеева М.Л. Морские порты Дальнего Востока: изменение экономических интересов и отношений собственности // Транспортное дело России. 2016. № 3. С.100–102. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/factory-razvitiya-predprinimatelstva-na-prigranichnyh-territoriyah> (дата обращения: 12.03.2017).
 39. Холоша М.В. Возможности развития международного транспортного пространства Се-

- веро-Востока Азии с участием Приморского края // Проблемы транспорта Дальнего Востока. Пленарные доклады юбилейной десятой международной научно-практической конференции, посвященной 200-летию адмирала Г.И. Невельского. 2–4 октября 2013 г. Владивосток: ДВО Российской Академии транспорта, 2013. 88 с.
40. Холоша М.В. МТК в Приморье требуют многостороннего международного сотрудничества. URL: <http://primamedia.ru/news/society/22.06.2015/445227/mtk-v-primore-trebuyut-mnogostoronnego-mezhdunarodnogo-sotrudnichestva-mihail-ho.html> (дата обращения: 10.02.2016).
41. Vaschuk A.S. and Konyakhina A.P. The Modernization of Khasanskii Raionin the Russian Far East: Potential, Problems, and Perspectives // Asian Perspecnive. 2016. Vol. 40, N 3. P. 435–454.

BUSINESS DEVELOPMENT IN RAIL TRANSPORT AND PORT
ECONOMY OF KHASAN DISTRICT (PRIMORSKY TERRITORY)
IN THE LATE XX – EARLY XXI CENTURY

A.S. Vashchuk

The article deals with the formation and development of business in the border areas in the late twentieth – early twenty first century. The author shows that in order to understand the specifics of that process, it is necessary to consider the features of the area and the role it plays in the Russian political agenda. It is shown how the Khasansky district, with its unique transit functions, turned out to be in the center of Russian and international events. The peculiarities and difficulties, which occurred in the process of private capital integration into international transport links, are revealed on example of the first in Russia private railway company «Zolotoye Zveno». The article also analyzes the aspects of port business development, and peculiarities of its relations with State. The author collates the two processes: the State turn to the East, and the appearance of large Russian companies in the border areas. The conclusion is that a new mission of border areas at its initial stage of formation is formed in the twenty first century.

Keywords: Russia, Far East, Khasansky district, Primorsky Territory, borderland, business, port business, International Transport Corridor.