

УДК 574:628.394

*Наумов Ю.А.
Naumov Yu.A.*

Исторические аспекты становления города Находка как транспортного мегакомплекса

Historical aspects of becoming of city Nakhodka as a transport mega complex

В статье рассматриваются историко-географические аспекты становления портов Находки (с выделением этапов) и формирование на их основе крупнейшего транспортного мегакомплекса всего Дальнего Востока (ДВ), проблемы и перспективы социально-экономического развития этого комплекса, экологическая ситуация портовых акваторий и проблемы морепользования, а также предпосылки устойчивого развития.

Ключевые слова: *крупнейший транспортный мегакомплекс, диверсифицированная экономика, акваториальные и биологические ресурсы, напряженная экологическая ситуация*



In the article considered historical and geographical aspects of becoming the ports of Nakhodka (with giving out the stages) and forming on its basis of the highest transport mega complex in Far East Region, problems and prospects of social and economic development of this mega complex, ecological situation of port aquatoriums and problems of sea using and also backgrounds of steady development.

Key words: *highest transport mega complex, diversified economy, aqua territorial and biological resources, tense ecological situation*

Возникновение и развитие крупнейшего на Дальнем Востоке города-порта Находка неразрывно связано с географическими открытиями, научными исследованиями, природными, экологическими и историческими условиями развития Дальневосточного региона, геостратегическим значением Находки для всей страны.

Анализ публикаций по данному вопросу [14; 17; 18 и др.] показывает, что их авторы акцентировали своё внимание на экономической составляющей, но очень мало – на социальной, вовсе оставляя без внимания экологические проблемы.

Согласно археологическим материалам, ещё в неолите на побережье заливов Америка и Восток существовали многочисленные поселения [13]. А.П. Окладников и А.П. Деревянко [22] в своей работе со ссылкой на исследования Ф.Ф. Буссе и П.А. Кропоткина указывают, что племена мохэ-илоу и сушени имели поселения на берегу бухты Находка ещё в V-VI веках, занимаясь добычей биоресурсов и земледелием.

Само открытие залива Находка (ранее Америка) связано с исследованиями русскими моряками берегов Приморья: в 1859 году в этом заливе была открыта бухта Находка при его посещении пароходо-корветом

«Америка», в 1860 году в нём обнаруживается бухта Врангеля, а в 1861 году открыт расположенный рядом залив Восток.

В 1864 году в заливе Америка на мысе Астафьева основывается военный гидрографический пост. Первое упоминание о деревне Находка относится к 1864 году [14]. В связи с этим дату основания Находки следовало бы, как и предлагают наши краеведы, вести, по аналогии с Владивостоком, со времени основания военного поста, то есть с 1864 года, а не с 1950 года.

Следует напомнить, что при выборе главного восточного форпоста России рассматривались три варианта его местоположения: бухта Золотой Рог, бухта Находка, залив Посыета. Как известно выбор пал на Золотой Рог, что и обусловило бурное развитие Владивостока по сравнению со всеми другими населёнными пунктами Приморья.

13 ноября 1867 года напротив мыса Астафьева под управлением Сибирского удельного ведомства образована торговая фактория – поселение, образованное иностранными (чаще всего европейскими) купцами на территории другого государства или колонии. Переселенцы из Финляндии численностью около 100 человек прибыли на пароходе «Находка» в 1869 году.

В июне 1869 года землемер Шишкиным был составлен план застройки фактории. В посёлке появились: первая пока деревянная пристань, первые предприятия – мельница и лесопильный завод, а также 15 магазинов, баня, склады, кузница. Но в апреле 1870 года пароход «Находка» затонул и фактория лишилась регулярного морского сообщения. Последствия этой аварии негативно сказались на развитии Находки: гражданское население перебралось на реку Амба и во Владивосток, а фактория почти обезлюдела, так как здесь осталось жить всего несколько семей.

В 1886 году на берегах бухты Гайдамак в зал. Восток русский китобой А.Г. Дедымов организовал базу для судов, построил салотопенный завод и стал заниматься добычей и переработкой китов до 1891 года, когда во время шторма погиб вместе с командой своего корабля. В 1895 году граф Кайзенберг организовал в этих местах крупное китобойное товарищество. Если до 1891г. было добыто 85 китов, то к 1896 г. уже 785 [4]. После разделки на нём китов их жир и ус поставлялись в Японию, Англию и Францию [16].

В 1890-е гг. на месте нынешней улицы Ленинской разместился хутор Эккермана: продукция, выращиваемая на здешних огородах, отправлялась на рынки Владивостока и Сучана. На мысе Астафьева был построен рыбоконсервный завод Лисунова, на нём изготавливалась продукция из крабов и креветок. На месте Морвокзала появилось рыболовецкое хозяйство Юзефа Саклина. К концу XIX века здесь выращивали зерновые культуры и овощи, занимались лесозаготовкой, пчеловодством и производством молока.

В начале 1890-х гг. была протянута грунтовая дорога для езды на конных повозках из Шкотово во Владимиро-Александровское, затем до Сучана, откуда доставлялся уголь в б. Находка на корабли российского военно-морского флота (рис. 1.).

Уже в самом начале XX века обозначилась необходимость возведения в бухте Находка полноценных причалов, способных вмещать значительные по объёмам грузы. Так, в 1904 году с началом русско-японской войны из Сучана, где с 1888 года добывался уголь, подводами на лёд бухты Находка было доставлено 8 тыс. т угля. Но корабль за ним так и не пришёл, а по весне весь уголь с таянием льда провалился на дно. Эта негативная экологическая ситуация для морской среды 1-й признак вступления Находки в эпоху техногенной цивилизации.

Транспортная проблема было острой уже с первых шагов становления Находки. Ещё в 1890 году командующий Тихоокеанской эскадры вице-адмирал Н.П. Назимов доносил царю о необходимости устроить железнодорожный путь от шахт Сучана до бухты Находка. В связи с этим уже в 1892 году Министерством путей сообщения было отдано распоряжение о начале изыскательских работ по прокладке Сучанской узкоколейки. Главной её задачей было снабжение углём военных судов. И всё-таки в 1907 году уголь Сучана пошёл не в сторону Находки, а во Владивосток. План транспортировки угля из Сучана в Находку неоднократно отодвигался на более поздние сроки, и вернулись к нему только в 1929 году. Транссиб уже давно успешно действовал, а первый участок железной дороги Кангауз (Сучан) – Лацис (Находка) Сучанской ветки был принят во временную эксплуатацию только 1 января 1936 года. Конечно же все эти события тормозили развитие Находки.

Важный этап восстановления поселения в Находке – 1907 год, когда на берегах реки Каменка переселенцами из Черниговской губернии основана деревня Американка. В 1909 году в деревне проживало 239 человек. Местные жители занимались не только добычей морепродуктов и выращиванием сельхозпродукции: в 1907 году на полуострове Трудный работало 2 рудника по добыче золота.

Трагедия Гражданской войны затронула и Находку, когда в 1919 год посёлок Американка и устье Сучана были обстреляны артиллерийскими орудиями с английского крейсера «Кент», а члены сельского совета Американки расстреляны его десантом из белогвардейцев. 1-2 декабря 1919 года произошло восстание военного гарнизона в Сучане против режима Колчака, гарнизон перешёл на сторону партизан. Власть интервентов длилась недолго: уже в апреле 1920 года партизаны оттеснили их к бухте Находка и заставили бежать на судах.

Послевоенная разруха сказывалась тяжёлым положением населения, но уже в 1923 году в заливе Восток был организован рыбозавод «Тафуин» на мысе Пещурова. Он выпускал консервы из крабов. Вскоре на мысе Астафьева в бухте Находка возник ещё один крабовый завод. Уже в 30-х годах возникла сеть рыболовецких колхозов.

В 20-е годы вновь обостряются агрессивные устремления Японии по отношению к окружающим её странам, особенно когда в 1927 г. к власти пришло правительство генерала Танаки. Сам Танака назвал свой курс «политикой крови и железа». В связи с этим советское правительство принимает решение об укреплении восточных рубежей СССР, включая побережье залива Америка.

Здесь в 1938 – 1940 годах возводятся артиллерийские батареи. В 1931 году образован пограничный контрольно-пропускной пункт «Находка», а в 1932 году – погранотряд. В его функции входила охрана государственных границ. Это являлось весьма своевременным, так как здесь и в Приморье в целом процветали контрабанда, шпионаж, диверсии, а в прибрежных водах нагло занимались браконьерством японские суда. И хотя Владивосток остаётся главным военным форпостом СССР на Тихом океане, Находка приобретает статус военного порта. В 1934 году был издан Приказ о формировании здесь базы подводных лодок (рис. 2). Она дислоцировалась до 60-х годов. В районе бухты Козьмина были организованы базы торпедных катеров и гидросамолётов. Для обслуживания военных кораблей топливом с 1937 года к ним были прикреплены 2 танкера. Такая насыщенность залива дизельными судами обусловила начальную стадию его загрязнения нефтепродуктами. Строительство казарм и причалов выполняла военно-строительная организация. Наряду с этим строился ещё один Сучанский сектор обороны.

В 1930-е гг. на берегу залива Находка появляются самостоятельные посёлки: Находка («Бухта Находка», «населённый пункт Находка»), Северный, Угольбаза, Падь Ободная, Рыбак. Люди в них занимались подсобным хозяйством и рыбной ловлей. К концу 30-х годов на побережье работали многочисленные рыбацкие колхозы. Но по-прежнему берег был плохо оборудован в транспортном отношении: заходившие в бухту Находка суда становились на якорь, а пассажиры и грузы доставляли на берег на шаландах, кунгасах и весельных лодках.

В 1935 году это уже был портпункт преимущественно регионального значения, который включал пирс длиной 125 метров, складские помещения и подъездные железнодорожные пути. С причала производилась отгрузка угля сучанских шахт и генеральных грузов. На берегу размещались деревянные постройки конторы, столовой, бани, вокзала, таможни. Появилось и автономное электроснабжение, работающее на угле и керосине. С 1938 года портпункт получает более высокий статус: из приписного пункта Владивостокского торгового порта он становится самостоятельной организацией.

Поворотным в судьбе Находки стал 1939 год, когда её посетила партийно-государственная комиссия во главе с секретарём Центрального комитета компартии А.А. Ждановым. Осмотрев берега и оценив по достоинству уникальность географического положения гавани, комиссия приняла историческое решение о строительстве в этом месте международного порта.

«Управление исправительно-трудового лагеря и строительства № 213» (отделение системы ГУЛАГ) в бухте Находка было учреждено 14 декабря 1939 года. Из четырёх лагерей только в одном, самом большом, в 1937 – 1938 гг. насчитывалось около 70 тыс. заключённых [18]. В отдельные периоды здесь находилось до 100 тыс. человек. Заключённые использовались на самых трудных работах до 1958 года. Многие заключённые умирали от воспаления лёгких и инфекционных заболеваний.

В 1940-е гг. одновременно с возведением торгового порта проводились взрывные работы скальной породы по прокладке участка городской магистрали, позднее получившей название Находкинский проспект. Ещё до войны в бухте Находка были построены судоремонтный, бетонный, кирпичный и лесопильные заводы, а также мехмастерские, нефтебаза, комплекс жилых и бытовых зданий, проложена автомобильная и железная дороги к мысу Астафьева. Последнее свидетельствует о становлении здесь автотранспортных перевозок.

В 1940 году Находка получает статус рабочего посёлка. В 1944 году он выходит из Будёновского района с образованием Находкинского района. С началом Великой Отечественной войны экономический профиль Находки сохраняется, но заметно вырос объём снабжения углём судов, работающих по ленд-лизу. Ленд-лиз – это передача от США займы или в аренду военной техники, оружия, боеприпасов, снаряжения, продовольствия и других товаров странам-союзникам по антигитлеровской коалиции. Эта помощь была не безвозмездна, так как за неё мы расплачивались золотом, платиной, хромовой и марганцевой рудами, пушницей, лесом и другими товарами. Этот факт свидетельствует о том, что Находка всё больше приобретает не только региональное, но и общесоюзное значение. Доставка грузов проходила в опасных условиях войны: наши гражданские суда подкарауливались вражескими подводными лодками, которые при малейшей возможности безжалостно их топили. Несмотря на это, героическими усилиями наших моряков транспортировка грузов к 1945 году возросла по сравнению с 1940 годом в 10 раз. Перевалка угля является в то время главным направлением в грузообороте работы портпункта, за ним следовали транспортировка морских

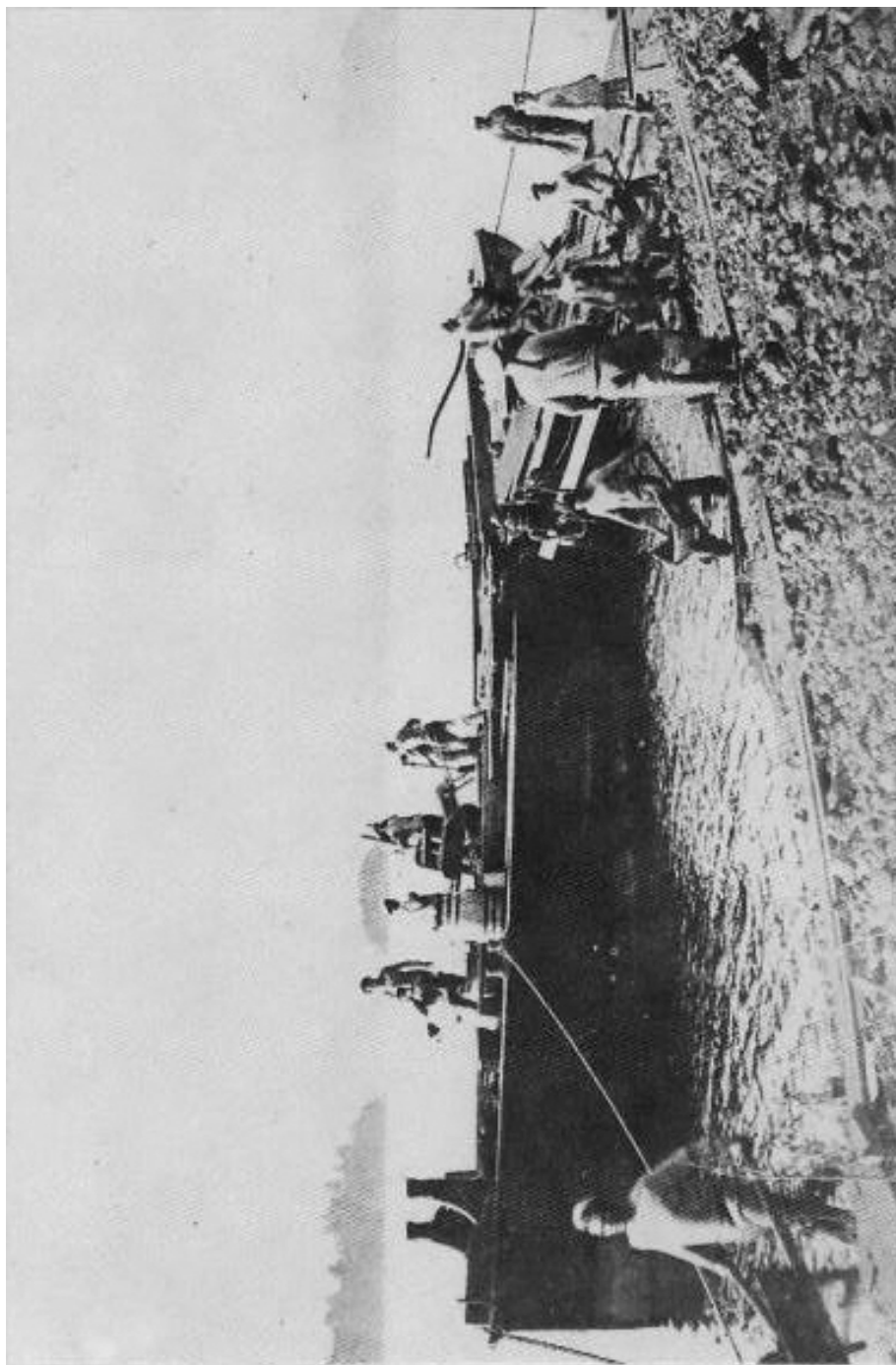


Фото. 1. Экспедиция П.Ф. Унтербергера. Залив «Америка», погрузка угля на крейсер «Адмирал Корнилов» в бухте «Находка», июнь 1893

биоресурсов, рабочей силы и снабжение северных районов ДВ. Главной экономической отраслью до конца войны оставалась рыбная. В связи с призывом многих мужчин на фронт, на остальных работников легла высокая нагрузка – 12-часовой рабочий день. Продукция отправлялась на фронт, госпитали, больницы. Рыбная ловля шла круглосуточно, но каждый выход в море был риском для жизни, так как в сети стали попадаться японские мины [17].

В 1946 году здесь были построены первые железобетонные причалы, а дноуглубительные работы позволяли подходить к ним крупнотоннажным судам. На самих причалах стали работать 10-тонные краны, что свидетельствовало уже о механизации грузопереработки.

В 1947 году к новому причалу подошло первое иностранное судно из Дании, доставившее оборудование для дальнейшего строительства порта. В 1949 году налаживаются регулярные автопассажирские перевозки по посёлку. Сам посёлок напоминает огромную стройплощадку: его население за 10 лет (1940 – 1949 гг.) выросло с 2000 до 28 тыс. человек. Для сравнения отметим, что население Владивостока превышало 20 тыс. человек ещё в 1900 г.

Столь активное продвижение Находки в своём техногенном развитии сказалось отрицательно на состоянии окружающей среды, что наглядно показала чрезвычайная ситуация со взрывом в 1946 году парохода «Дальстрой»: погибли десятки человек, а выброшенные в воздух 1800 т мазута проливались чёрным дождём на акваторию бухты Находка и её побережье в течение нескольких часов. Здесь же следует отметить узкопрагматический подход при застройке некоторых участков города. Так, побережье между устьем Сучана и м. Шефнера с их уникальными пляжами и морской террасой было застроено различными складами и базами. Рекреационное значение этого участка даже не рассматривалось в условиях «казарменного социализма».

18 мая 1950 года является ещё одно важное вехой в становлении Находки: указом Президиума Верховного Совета РСФСР рабочему посёлку Находка присвоен статус города [18].

1950-е-1960-е годы – это период становления предприятий пищевой промышленности: мясокомбината, гормолокозавода, горпищекомбината и хлебокомбината.

Для обработки судов с рыбопродукцией и отправки её потребителям по железной дороге в 1950 году был организован самый первый Находкинский морской рыбный порт.

4 декабря 1950 года в новообразованном Рыбном порту Находки встало под погрузку первое судно – пароход «Луначарский».

В начале 50-х годов почти одновременно возводятся Приморский, Находкинский и Гайдамакский судоремзаводы, предприятия по рыбопереработке и строительству. В 1954 году город получает устойчивое электроснабжение от Артёмовской ГРЭС.

В 1956 году в здании бывшей гостиницы открывается Дальневосточное мореходное училище, из посёлка Преобразование сюда переводится Управление активного рыболовства (ныне БАМР) вместе с рыболовными судами и плавбазой.

1 октября 1957 года начал свою работу Приморский судоремонтный завод, в котором производился ремонт всех типов судов рыбопромыслового флота. Таким образом, Находка как порт всё больше обрастает специализированной инженерно-технической инфраструктурой. В этом же году путём слияния двух трестов образован «Дальморгидрострой», который был призван решать задачи портового и гражданского строительства.



Фото.2. Подводные лодки идут на Базу. Залив Америка, бухта Находка. 1937 г.

В 1959 году появляется «Дальтехфлот» – структурное подразделение «Дальморгидростроя» по дноуглубительным работам, которое работало на всех портовых акваториях Дальнего Востока. С образованием этой организации Находка приобретает важную роль в портостроении ДВ.

В 50-е годы Находка не только становится городом, но и выходит на новый качественный уровень как транспортный комплекс, всё больше приобретая международное значение. В отправляемых через порты грузах возрастает доля продукции машиностроения, а также технологического оборудования для строительства предприятий в ряде стран АТР.

Первые побратимские отношения Находки были установлены с японским городом Майдзуру в 1961 году. Позднее такие же связи были установлены с японскими городами Отару и Цуруга, американскими Окленд и Беллингхем. Начинают формироваться и упрочиваться международные связи Находки, которая активно встраивается в процессы глобализации. Эти связи находят подтверждения и в работе портов: только в Находкинском морском торговом порту в 1960 году побывало 909 судов, из них зарубежных – 181. В 60-х годах в Находке «... начинает формироваться статус международного, единственного на дальневосточном побережье центра политического и социально-экономического взаимодействия со странами бассейна Тихого океана». [18, с. 222].

В 1962 году открылась международная пассажирская линия Находка – Йокогама, была создана строительная организация Приморский судоремонтный завод (ПСРЗ) для возведения жилья рабочим завода. В это время всё население города составляло уже 70 тыс. человек.

В 1963 году сданы в строй причалы следующего, уже второго Торгового порта на стороне мыса Астафьева. Здесь же вступили в строй новые причалы лесного комплекса.

В 1965 году в Находке была открыта экспортно-импортная контора «Дальинторг», заведовавшая торговыми отношениями ДВ СССР с Японией, Австралией и КНДР. На экспорт шла продукция дальневосточных предприятий, в порядке встречных закупок импортировались товары широкого потребления (одежда, техника и другие). В 1966 году в посёлке Южно-Морской начал свою работу крупнейший в мире завод по производству агар-агара из морских бурых и красных водорослей. В 1967 году завершилась электрификация железнодорожного участка Угловая – Находка и на станцию Тихоокеанская прибыл первый электропоезд. В этом же году была сдана в эксплуатацию первая очередь Находкинской нефтебазы в бухте Новицкого, а к концу того же года в городе создаётся Управление нефтеналивного флота (ныне ПМП) в составе 38 танкеров, в задачу которых входило с помощью нового порта обеспечение региона и районов крайнего севера нефтепродуктами.

В период 1960-х годов шло интенсивное строительство жилья и соцкультбыта. Эту задачу осуществлял Дальморгидрострой.

Но бурное развитие города вызвало и некоторые диспропорции, которые выражались в кризисе его водоснабжения. Он разрешился в 1967 году со строительством нового водовода. Другим негативным моментом являлось сворачивание прибрежного рыбного лова, в связи с чем многие береговые промыслы бросались. Это было обусловлено стратегической переориентацией рыбной промышленности ДВ на океанический лов с помощью крупнотоннажного флота [8]. В связи с этим рыбохозяйственное значение залива Восток в экономике края снижается.

16 декабря 1970 года началось возведение уже четвёртого по счёту порта – Восточного, в апреле 1971 года его строительство было объявлено Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Добровольцы съезжались со всех уголков СССР, что ещё больше способствовало формированию ин-

тернационального состава населения города. В ноябре 1973 года в новом порту для грузовых операций встало первое судно – пароход «Тикси». В 1975 году вступает в строй комплекс по переработке древесной щепы, оснащённый телеуправлением и самой современной установкой по переработке грузов. В 1976 году здесь заработал контейнерный терминал, способный транспортировать 70 тыс. контейнеров в год. 28 декабря 1978 года был сдан в эксплуатацию угольный комплекс Восточного порта.

Уже в это время порты «Находка – Восточный образуют единый портовый комплекс в заливе Находка» [1, с. 9]. Стремительный рост города обусловил необходимость создания крупной строительной базы, которой становится завод КПД-80, заложенный в 1971 году. Однако решая проблему обеспечения жителей жильём, завод породил проблему видеологического облика города: его микрорайоны стали застраиваться однообразными в архитектурном плане, серыми и унылыми пятиэтажками.

В 1972 году в порту Находка на базе танкерного подразделения Дальневосточного морского пароходства была организована новая судоходная компания – Приморское морское пароходство. Основной задачей пароходства являлось обеспечение перевозок нефтепродуктов для ДВ и Крайнего Севера, снабжение топливом судов рыбопромысловых экспедиций в Тихом и Индийском океанах.

С 1973 года в Находке кроме судоремонта развивается судостроение: на НСРЗ строятся теплоходы и плашкоуты.

1972 год характеризуется ещё одним важным событием – становлением Находки как ещё одной, наряду с Владивостоком, научно-исследовательской базы по изучению минеральных ресурсов Тихого океана. В соответствии с приказом министра геологии РСФСР, Сучанская геологоразведочная экспедиция, имеющая преимущественно континентальное направление работ, преобразуется в Тихоокеанскую морскую геологоразведочную экспедицию, целью которой являлось приоритетное развитие на первом этапе геологосъёмочных, поисковых и геологоразведочных, геоэкологических исследований на акваториях морей ДВ, а на втором этапе – в 80-90-х годах с организацией ОАО «Дальморгеология» ещё и поисковых работ на железо-марганцевые конкреции в центральной части Тихого океана. В 80-х – начале 90-х годов ОАО «Дальморгеология», оснащённое группой специализированных судов и плавучих буровых установок, становится самой мощной организацией научно-практического направления с вышеуказанной специализацией на ДВ.

В 80-х годах в Находке сформировался мощный экономический и социально-культурный потенциал, основой которого стал, прежде всего, крупный транспортный комплекс. С вводом его в эксплуатацию Находка обходит Владивосток по грузообороту и устойчиво занимает до настоящего времени 1-е место на ДВ среди всех портов.

Один только Восточный порт в 1986 году переработал 7,8 млн. т. грузов и вышел на 1-ое место среди портов ДВ, а уже в 1989 году он стал крупнейшим портом Советского Союза, выйдя на новый рубеж грузооборота – 11,8 млн. т. Это достижение находится в тесной взаимосвязи с расширением железнодорожного узла, который получил стремительное развитие в сторону бухты Врангеля. В связи с этим мнение Р.В. Вахненко [1], что находящейся во Владивостоке «морской торговый порт является крупнейшим на Дальнем Востоке» (с. 19) является не аргументированным, ибо его грузооборот в этот период (конец 80-х – начало 90-х годов) максимально достигал 7,5 млн. т (1991 г.).

Однако уже в это время проявляются признаки кризисных явлений не только в экономике города, но и всего региона. Это обстоятельство излагается со ссылками на различные источники в монографии к.и. наук Т.Г. Римской [26] на примере рыбной промышленности, тесно вза-

имодельствующей с функционированием портов. Автор пишет, что даже в 70-е годы, когда наша рыбная промышленность достигла расцвета, её развитие происходило без каких-либо целостных концепций, а уже к середине 80-х годов стали проявляться признаки производственного кризиса: низкая степень механизации в обработке рыбы; высокий расход топлива у наших рыболовецких судов (в 3,9 раза выше, чем у иностранцев); недостаток холодильных мощностей; высокий процент изношенности флота. Всё это делало уже в то время работу многих промысловых судов и предприятий убыточными, а значит неконкурентоспособными на мировом рынке.

К этому следует добавить и факт сворачивания деятельности хозяйств марикультуры в зал. Восток.

До 1992 года Находка была единственным городом и портом на российском ДВ, открытым для посещения иностранцами; центром международного общения. Об этом свидетельствуют такие цифры: Находку посещало от 100 до 150 тысяч туристов со всех концов мира и до 40 официальных иностранных делегаций. В город регулярно приезжали представители партии и правительства, известные деятели культуры. Население Находки в это время составляло 193,4 тыс. человек.

С начала 90-х годов Находка, как и вся страна, вступает в период кризиса, который был связан с распадом СССР и ошибочным характером проводимых экономических реформ. Этот период совпал с началом попытки реализации концепции свободной экономической зоны «Находка» («СЭЗ – Находка»). По плану в неё входила территория города Находка и соседнего Партизанского района [24] с особым правовым режимом, на которой в 1990 – 2006 годах государство планировало ввести льготный налоговый и таможенный режимы для развития международных экономических отношений в пределах территории, а также инвестировало кредитные средства на реализацию инфраструктурных проектов. Идея СЭЗ была новой для России и могла бы стать мощным рычагом рыночной экономики, как показал опыт многих стран. Полагалось, что она станет эффективным инструментом для создания импортозамещающих производств, модернизации и увеличения экспорта. В это же время под эту идею происходит увеличение площади Находки: если в 1950 году она составляла 233 км², то в 1995 году уже 326 км².

В июне 1990 года в Советском Союзе [27] была утверждена концепция перехода страны к рыночной экономике, а 24 октября 1990 г. Верховный Совет России [2] принял Постановление о создании первой в СССР свободной экономической зоны [23] «Находка». Согласно постановлению, СЭЗ создавалась в целях развития экономического сотрудничества с зарубежными странами, привлечения иностранного капитала, увеличения экспортных возможностей дальневосточного региона, разработки новых форм хозяйствования в условиях перехода к рыночной экономике, с предоставлением льготного налогового и таможенного режимов. В этом же году был создан Административный комитет СЭЗ, учредителями которого выступили администрации города Находки и Партизанского района.

Вскоре были полностью готовы энергетические проекты СЭЗ: 2 электростанции мощностью 40 Мвт и 280 Мвт, ветроэлектростанция. Техничко-экономическое обоснование строительства ГРЭС [5] мощностью 280 Мвт было выполнено на средства гранта японским консалтинговым институтом JCI. Для реализации проекта в 1993 году было создано предприятие «СЭЗ-Энергия». Стоимость строительства оценивалось в \$545 млн. Был подготовлен проект строительства 33-этажного делового центра в районе гостиницы «Находка».

С 1990 по 1997 годы государство выделяло свободной экономической зоне [23] «Находка» кредиты на сумму 464,5 млн рублей, большая часть которых была потрачена на строительство инфраструктуры СЭЗ: развитие систем водоснабжения, теплоснабжения, энергетики, транспортной системы, связи, гостиниц. Было создано 118 совместных предприятий с общим капиталом более 80 млн. долларов [9]. Всего привлечено инвестиций в объёме около \$ 220 млн, на стадии рассмотрения находились проекты с инвестициями [12] более \$ 300 млн. Европейский банк реконструкции и развития [10] предоставил СЭЗ «Находка» грант в 168 тысяч ЭКЮ [30] для проведения экспертиз и консультаций, связанных с дальнейшим развитием СЭЗ.

Крупнейшие проекты: Российско-американский технопарк [28], Российско-корейский технопарк, Аэропорт «Находка» [21], Нефтеналивной порт в порту Восточном, ТЭЦ.

17 августа 1998 году произошёл дефолт [7] и Правительство России объявило о прекращении платежей по ряду обязательств. Половина предприятий СЭЗ, в которые были вложены государственные инвестиции, не выдержала кризис и обанкротилась. Свободные экономические зоны в России были объявлены убыточными, их финансирование прекращено.

В отсутствии налоговых и таможенных льгот (таможенные льготы действовали в течение 11 месяцев – до принятия Закона «О таможенном тарифе» в 1993 году, упразднившего льготы), не удалось привлечь иностранных инвесторов для реализации крупных проектов СЭЗ. Красноречиво об этом выразился председатель административного комитета СЭЗ в 1998 году Николай Фёдоров: «Свободной экономической зоны в Находке нет и никогда не было».

По мнению специалистов [3], крах с созданием СЭЗ в России и в частности в Находке был закономерен в силу ряда причин: 1) за более чем 10 лет так и не был принят закон о СЭЗ в РФ и соответствующий ему пакет подзаконных актов, что приводило к бойкоту СЭЗ министерствами и ведомствами, призванными обеспечить её работу; 2) были нарушены основные принципы организации СЭЗ – слишком значительные территории (районы) получали данный статус, то есть задача развития производства, услуг и привлечения в них инвестиций подменялась задачей выживания территорий в сложных условиях; 3) неблагоприятная социально-экономическая ситуация (крушение старых производственных форм и связей, гиперинфляция, резкое падение производства, коррупция и высокая криминогенность).

Но краху СЭЗ способствовали и внутренние причины, связанные с нарушением законодательства и финансовыми злоупотреблениями. Так, согласно заявлению председателя Думы Приморского края С.А. Дудника [15], из средств СЭЗ в бюджет края администрацией губернатора было взято 22,7 млрд. рублей. Кроме того банк «Находка» отправил 50 млрд. рублей из средств СЭЗ в неизвестном направлении, после чего обанкротился.

Накануне дефолта в июле 1998 года в аэропорту «Находка» [21] произошёл посадка первый и последний пассажирский самолёт, выполнявший технический рейс Хабаровск – Находка [20, 29].

В 2006 году Постановление о создании свободной экономической зоны «Находка» утратило силу, СЭЗ «Находка» прекратила своё существование.

Крах в реализации концепции «СЭЗ – Находка», банкротство ряда крупных предприятий города и 90-е годы в целом, ряд экспертов называют временем упущенных возможностей. В Находке по существу исчезают такие предприятия как КПД-80, швейная фабрика, гормолокозавод,

горпищекомбинат, завод по производству агар-агара, сворачиваются исследования океана и ДВ морей, падают объёмы судоремонта.

Как следствие, фиксируется рост таких негативных явлений, как безработица, преступность, алкоголизация и наркотизация населения. Признаки кризисных процессов дают о себе знать и в начале XXI века, когда уже в 2012 году в связи с банкротством прекращает свою работу жестиано-баночная фабрика. Это явилось продолжением процесса разрушения диверсификации промышленности Находки. В связи с этим депутат городской думы Находка Л.В. Зеленев [11] делает неутешительное заключение: «Численность жителей нашего города ежегодно сокращается... Экономика города в упадке. Промышленные предприятия города снизили объёмы промышленного производства в 2-5 раз» (с. 6).

В тоже время следует отметить противоречивость этого переходного этапа от социалистической плановой экономики к рыночным отношениям. Это выражается в бурной автомобилизации города, росте грузооборота морских портов и функционировании с 2009 года нового нефтепорта в бухте Козьмино. К последнему был подведён короткий отрезок нефтепровода, который в 2012 г. был состыкован с подошедшим сюда гигантским нефтепроводом «Восточная Сибирь – Тихий океан». Так появился в Находке новый вид транспорта – трубопроводный. Высокая транспортная нагрузка на морскую акваторию в результате функционирования семи портов обусловило напряжённую экологическую обстановку во всех природных компонентах [19].

За этот же период в Находке происходит становление ряда организаций высшего образования и определённое развитие сервисной сферы и туризма.

Как проходили период ломки старой системы экономических отношений и становления рынка морские отрасли Находки можно увидеть на примере рыбной промышленности с началом этапа приватизации [26]. Так, только по Находкинскому БАМРу годовой улов рыбы за 1989-1991 гг. упал в 2,9 раза, а такое сокращение уловов вело и к сокращению флота: началось списание судов и их продажа, чтобы покрыть убытки предприятия. В результате приватизационных махинаций рыбное хозяйство стало самой криминальной отраслью в регионе, ряд предприятий оказался на грани банкротства, а их социальная сфера разрушена. Охватила приватизация и судоремонт, в результате чего, например, Приморский СРЗ был перепрофилирован в порт «Восточные ворота», а позднее в стивидорную компанию. Однако процесс приватизации имел и положительные моменты [26]. Так, в заливе Восток в посёлке Южно-Морской была создана рыбопромышленная компания (РПК) «Посейдон», которая занялась не только рыболовством, но и строительством современных рыбацких судов: только за 1993 – 1997 гг. было построено 20 судов. Далее Т.Г. Римская [26] обоснованно делает выводы, что за период реформ структура управления рыбохозяйственным комплексом подвергалась неоднократным преобразованиям, в результате которых государство почти полностью утратило контроль за многими сторонами его деятельности: эта структура перестала соответствовать положительному мировому опыту, не учитывала и собственный исторический опыт, что поставило отрасль в зависимость от диктата иностранных компаний.

В связи с этим приведём дополнительно ещё один пример: переход 45% акций Восточного Порты в руки одной из зарубежных компаний привёл к резкому повышению стоимости транспортировки контейнеров. Последнее вызвало переориентацию значительной части данного грузопотока на порты Китая. Это ударило по экономическим интересам не только Находки, но и России в целом. Здесь же следует отметить такой негативный факт: в настоящее время транспортное сотрудничество ки-

тайские партнёры ведут с южнокорейскими и японскими представителями без российских компаний [6].

Наиболее позитивный результат от приватизации продемонстрировало Приморское морское пароходство (ПМП), в чём немалая заслуга его квалифицированного менеджмента. ПМП акционировалось и провело приватизацию ещё в начале 90-х годов, причём его руководство с первых шагов сделало ставку на постройку крупных современных танкеров грузоподъемностью 45-105 тыс. т для транспортировки сахалинской нефти. По словам генерального директора ПМП А. Кириличева [24] на совещании в Минморфлоте в 1992 г. «руководителям Российских судоходных компаний было открыто рекомендовано работать в оффшорных зонах». Согласно этой рекомендации министерства поступило и руководство ПМП, чем спасло свой флот от старения и обесценивания. Другое дело, что со временем «оффшоризация компаний» ударила по всей экономике России массовым вывозом капитала за границу. В настоящее время ПМП является одной из самых успешных транспортных компаний не только в России, но и в мире. Уже к 1998 г. ПМП получило 400 млн. долларов иностранных инвестиций, то есть больше, чем весь Приморский край.

Стратегические и тактические ошибки реформ в переходный период сказались на демографических показателях: к 2013 г. население Находки уменьшилось до 159,3 тыс. человек, то есть уменьшилось по сравнению с пиком (1991 г.) на 34,1 тыс. человек.

И всё-таки история этого периода показывает, что из всех отраслей города наибольшей устойчивостью обладала транспортная. К настоящему времени она не только окрепла при нынешнем грузообороте портов (66,9 млн.т в 2013 г. – 46% от всего объёма по ДВ), но и превратилась в универсальный и крупный транспортный комплекс, который по праву можно назвать мегакомплексом.

Этот мегакомплекс включает следующие виды транспорта: морской, железнодорожный, автомобильный, трубопроводный.

Анализ обобщённых данных показывает, что в истории становления Находки можно выделить ряд этапов со следующими характерными особенностями:

1. (1864 – 1870 гг.), когда после основания военного поста стала формироваться фактория-поселение с первыми предприятиями;

2. (1870 – 1890 гг.), когда отмечается заброшенность поселения, то есть откат в освоении;

3. (1890 – 1930 гг.) – восстановление и медленное развитие поселения, когда основа его хозяйственной деятельности шла в направлении добычи и переработки морских биоресурсов, а планируемые решения транспортной проблемы откладывались;

4. (1930 – 1950 гг.) – организация из ряда посёлков порт-пункта сперва регионального, а затем и всесоюзного значения со статусом военного порта, началом функционирования железнодорожного и автомобильного транспорта, вступлением в период техногенного развития;

5. (1950 – 1980 гг.) – активное становление города-порта международного значения с диверсифицированной экономикой;

6. (1980 – 1992 гг.) – формирование самого крупного на ДВ транспортного комплекса, города с активно растущим населением и мощным экономическим и социально-культурным потенциалом;

7. (1992 – 2000 гг.) – системный кризис, сопровождаемый банкротством ряда предприятий, крахом программ развития и депопуляцией населения;

8. (2000 – 2014 гг.) – медленный и неравномерный выход из кризиса за счёт устойчивого развития крупнейшего на ДВ транспортного

мегакомплекса, инерционно сопровождаемый нарушением процесса диверсификации промышленности города и снижением численности населения.



Литература

1. Вахненко Р.В. Морские порты Япономорского региона (экономико-географическая характеристика). Владивосток: Дальнаука, 1998. 132 с.
2. Верховный Совет России // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
3. Вихорева С.Ю. Проблемы развития идеи СЭЗ в России // Тезисы докладов Междунар.науч.-практ.конф. Наука – Техника – Технологии на рубеже 3-го тысячелетия. Находка: Институт технологии и бизнеса. 2001. С. 116-117.
4. Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение Дальнего Востока во второй половине XIX – начале XX века. С. 110-121.
5. ГРЭС // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
6. Губин А.В. Китайский вызов для Приморского края: новое измерение // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2013. № 1. С. 27-34.
7. Дефолт // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
8. Долговременная программа охраны природы и рационального использования природных ресурсов Приморского края до 2005 г. Экологическая программа. Часть 2. – Владивосток: Дальнаука, 1993. – 301 с.
9. Доллар США // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
10. Европейский банк реконструкции и развития // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
11. Зеленев Л.В. Социально-экономические реформы города Находка в период с 1992 по 2013 годы // Мат-лы городской науч.-практ. конф. молодых исследователей города Находки: 20 лет социально-экономических реформ в России глазами молодых: Находка, изд-во ИТИБ, 2013. С. 6-9.
12. Инвестиции // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
13. История Дальнего Востока СССР с древнейших времен до XVII века. / Отв. ред. А.И. Крушанов. М.: Наука, 1989. Т.1. 370 с.
14. Касницкий Л. Находка. От деревни до города // Находкинский рабочий, № 105 от 22.07.2011.
15. Лукашенко В. Я за правду стоял, стою и стоять буду // Утро России, № 54-55 от 26.03.1999.
16. Мандрик А.Т. Формирование и развитие рыбной промышленности на Дальнем Востоке России (XVII – XIX вв) // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. Владивосток: ДВО АН СССР, 1989. С. 49-61.
17. Мельникова А. Марка Южморрыбфлота всегда на высоте // Находкинский рабочий, № 105 от 21.07.2010.
18. Меринов Ю.Н. Восточные ворота России. Материалы к истории города Находки. Владивосток, 2005. 248 с.
19. Наумов Ю.А. Экология Приморского края. Находка: Институт технологии и бизнеса, 2010. 206 с.

20. Находка // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
21. Находка (аэропорт) // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
22. Окладников А.П., Деревянко А.П. Далекое прошлое Приморья и Приамурья. Дальневост. книжн. изд-во. Владивосток, 1973. 438 с.
23. Особая экономическая зона // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
24. Островская Н. Плюс коэффициент ответственности // Утро России от 13.03.1999.
25. Партизанский район // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
26. Римская Т.Г. Развитие рыбной промышленности Дальнего Востока в условиях рыночных реформ (середина 1980-х – 2004 гг.). Владивосток: Дальнаука, 2004. 142 с.
27. Союз Советских Социалистических Республик // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
28. Технопарк // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
29. Хабаровск // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).
30. Экю // Википедия. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения: 20.05.2014 г.).

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Vakhnenko R.V. Morskie porty YАponomorskogo regiona (ehkonomiko-geograficheskaya kharakteristika). Vladivostok: Dal'nauka, 1998. 132 s.
2. Verkhovnyj Sovet Rossii // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).
3. Vikhoreva S.YU. Problemy razvitiya idei SEHZ v Rossii // Tezisy dokladov Mezhdunar.nauch.-prakt.konf. Nauka – Tekhnika – Tekhnologii na rubezhe 3-go tysyacheletiya. Nakhodka: Institut tekhnologii i biznesa. 2001. S. 116-117.
4. Gallyamova L.I., Koval'chuk M.A. Transportnoe osvoenie Dal'nego Vostoka vo vtoroj polovine XIX – nachale XX veka. S. 110-121.
5. GREHS // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).
6. Gubin A.V. Kitajskij vyzov dlya Primorskogo kraja: novoe izmerenie // Ojkumena. Regionovedcheskie issledovaniya. 2013. № 1. S. 27-34.
7. Defolt // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).
8. Dolgovremennaya programma okhrany prirody i ratsional'nogo ispol'zovaniya prirodnykh resursov Primorskogo kraja do 2005 g. EHkologicheskaya programma. CHast' 2. – Vladivostok: Dal'nauka, 1993. – 301 s.
9. Dollar SSHA // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).
10. Evropejskij bank rekonstruktsii i razvitiya // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).
11. Zelenov L.V. Sotsial'no-ehkonomicheskie reformy goroda Nakhodka v period s 1992 po 2013 gody // Mat-ly gorodskoj nauch.-prakt. konf. molodykh issledovatelej goroda Nakhodka: 20 let sotsial'no-ehkonomicheskikh reform v Rossii glazami molodykh: Nakhodka, izd-vo ITIB, 2013. S. 6-9.
12. Investitsii // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).

13. Istoriya Dal'nego Vostoka SSSR s drevnejshikh vremen do XVII veka. / Otv. red. A.I. Krushanov. M.: Nauka, 1989. T.1. 370 s.

14. Kasnitskij L. Nakhodka. Ot derevni do goroda // Nakhodkinskij rabochij, № 105 ot 22.07.2011.

15. Lukashenko V. YA za pravdu stoyal, stoyu i stoyat' budu // Utro Rossii, № 54-55 ot 26.03.1999.

16. Mandrik A.T. Formirovanie i razvitie rybnoj promyshlennosti na Dal'nem Vostoke Rossii (XVII – XIX vv) // KHozyajstvennoe osvoenie russkogo Dal'nego Vostoka v ehpokhu kapitalizma. Vladivostok: DVO AN SSSR, 1989. S. 49-61.

17. Mel'nikova A. Marka YUzhmorrybflota vseгда na vysote // Nakhodkinskij rabochij, № 105 ot 21.07.2010.

18. Merinov YU.N. Vostochnye vorota Rossii. Materialy k istorii goroda Nakhodka. Vladivostok, 2005. 248 s.

19. Naumov YU.A. EHkologiya Primorskogo kraja. Nakhodka: Institut tekhnologii i biznesa, 2010. 206 s.

20. Nakhodka // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).

21. Nakhodka (aehroport) // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).

22. Okladnikov A.P., Derevyanko A.P. Dalekoe proshloe Primor'ya i Priamur'ya. Dal'nevost. knizhn. izd-vo. Vladivostok, 1973. 438 s.

23. Osobaya ehkonomicheskaya zona // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).

24. Ostrovskaya N. Plyus koehffitsient otvetstvennosti // Utro Rossii ot 13.03.1999.

25. Partizanskij rajon // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).

26. Rimskaya T.G. Razvitie rybnoj promyshlennosti Dal'nego Vostoka v usloviyakh rynochnykh reform (seredina 1980-kh – 2004 gg.). Vladivostok: Dal'nauka, 2004. 142 s.

27. Soyuz Sovetskikh Sotsialisticheskikh Respublik // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).

28. Tekhnopark // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).

29. KHabarovsk // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).

30. EHkyu // Vikipediya. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki> (data obrashheniya: 20.05.2014 g.).