

Налаживание советско-японского авиатранспортного сообщения (середина 1950-х — начало 1970-х гг.)

Анна Николаевна Аверина,
заведующий научно-исследовательским
отделом истории Хабаровского краево-
го музея им. Н.И. Гродекова, Хабаровск.
E-mail: averinamuseum@mail.ru

В статье охарактеризован начальный этап советско-японского сотрудничества в рамках открытия прямой авиационной связи СССР — Япония. С подписанием Совместной декларации 1956 г. и ряда соглашений (например, Конвенции по рыболовству, Торгового договора и др.) начался новый этап советско-японских взаимоотношений, характеризующийся, в числе прочего, нараставшим числом контактов сторон. Среди них ведущее место отводилось торгово-экономическим связям. Однако между СССР и Японией отсутствовало и авиационное, и морское пассажирское сообщение (до 1961 г.). Активизировавшиеся советско-японские контакты поставили на повестку дня транспортную задачу. Начиная с 1956 г. стороны обсудили несколько проектов авиамаршрута, один из которых стал базовым при подписании в 1966 г. Советско-японского соглашения об открытии прямого авиасообщения. Выявлено, что транссибирский авиационный маршрут не только связывал два государства, являясь кроссграничной авиалинией, но и позиционировался как транзитный и кратчайший путь из Японии в Европу. Развитая сеть аэродромов, большое количество профессиональных лётных и технических кадров, значительная самолётостроительная промышленность и успешный опыт работы международной транзитной авиалинии (СССР — Япония) позволили СССР в дальнейшем наращивать своё присутствие в авиатранспортном балансе АТР. Статья основана на неопубликованных документах Российского государственного архива экономики.

Ключевые слова: советско-японские отношения, советско-японское соглашение об открытии прямого воздушного сообщения, «Аэрофлот», воздушный транспорт.

Establishment of Soviet-Japanese Air Transport Links (Mid-1950s — Early 1970s).
Anna Averina, Khabarovsk Territorial Museum after N.I. Grodekov, Khabarovsk, Russia.
E-mail: averinamuseum@mail.ru.

The paper summarizes the initial stage of the Soviet-Japanese cooperation as part of the opening of direct aviation communication between the USSR and

Japan. Upon signing the 1956 Joint Declaration and a number of agreements (for example, the Fisheries Convention, the Trade Agreement, etc.), a new stage in Soviet-Japanese relations began, which was characterized, among other things, by growing contacts between the parties. The leading place was assigned to trade and economic relations. However, there were no passenger airline and sea services between the USSR and Japan until 1961. The intensified Soviet-Japanese contacts put the transport problem on the agenda.

From 1956, the parties discussed several projects of the air route, and one of them became the baseline when the Soviet-Japanese agreement on the opening of direct flights was signed in 1966. It was revealed that the Trans-Siberian air route became not only a cross-border airline connecting two states but also positioned itself as a transit and shortest route from Japan to Europe. A well-developed network of airfields, a large number of professional flight and technical personnel, a significant aircraft manufacturing industry and the successful experience of the international transit airline (the USSR-Japan) allowed the USSR to further increase its presence in the air transport balance of the Asia-Pacific Region (APR). The paper is based on the unpublished documents from the Russian State Archive of Economics.

Keywords: Soviet-Japanese relations, the Soviet-Japanese agreement on the opening of direct air traffic, "Aeroflot", air transport.

После завершения Второй мировой войны поворотным событием в советско-японских отношениях стало подписание в Москве 19 октября 1956 г. Совместной декларации, которая нормализовала отношения двух стран: прекратила состояние войны, восстановила дипломатические и консульские связи [5, с. 130]. Подписание декларации создало условия для налаживания двусторонних связей. Одновременно стороны заключили ряд важных соглашений: о товарообороте и платежах, об организации смешанной судоходной линии, о статусе торгового представительства СССР в Японии, консульскую конвенцию, соглашение о туризме. Активизировались политические и экономические контакты, взаимодействие сторон по линии народной дипломатии [4, с. 82; 6, с. 95].

Началось наращивание торгового оборота. С 1957 г. (с момента заключения Торгового договора между СССР и Японией) до 1972 г. он вырос с 15,4 млн до 816 млн руб. [5, с. 132]. Япония стала для Советского Союза крупнейшим торговым партнёром среди капиталистических стран. Первые соглашения заключались на год, затем стали заменяться трёхлетними и пятилетними.

Япония была заинтересована в открытии новых рынков сбыта, в увеличении экспорта, так как нуждалась в энергоресурсах для собственной растущей промышленности, которых не имела. В этой связи предложения Советского Союза об их экспорте рассматривались с особым интересом. Наиболее активно выступали за расширение экономических связей с СССР торгово-промышленные круги префектур побережья Японского моря. В большинстве своём это были кооперативные объединения,

рассчитывавшие в результате выхода на советский рынок оживить работу предприятий и портов указанных территорий за счёт заинтересованности советской стороны в использовании промышленной базы Японии для развития регионов Восточной Сибири и Дальнего Востока. Большинство членов японского кабинета так или иначе были связаны с ведущими японскими корпорациями и являлись выразителями их интересов [3, с. 108].

Нормализация советско-японских дипломатических отношений способствовала широким контактам в различных областях, включая культурные. В 1955 г. в Японию прибыли работники советского представительства, в Москву — делегация научного совета Академии наук Японии. В 1956 г. на гастроли в Японию отправился балет Большого театра. В мае 1958 г. — солисты Ленинградского симфонического оркестра. В ноябре 1958 г. — Московский художественный академический театр, в сентябре 1959 г. — Государственный ансамбль народного танца под руководством И.А. Моисеева. В 1960 г. в Токио была создана школа классического балета, для работы в которой пригласили артистов Большого театра. В свою очередь в Москве и Ленинграде гастролеровали кукольный театр дзёрури (1958 г.), классический театр кабуки (1961 г.), эстрадные ансамбли «Роял Найтс» и «Дак-Дакс», национальные театры Японии, симфонический джазовый ансамбль Ватанабэ и др. [1, с. 27; 2, с. 361].

В августе 1960 г. в Москве прошла первая японская промышленная выставка, годом позже в Токио состоялась советская торгово-промышленная выставка, на открытие которой прибыл первый заместитель Председателя СМ СССР А.И. Микоян.

Начался обмен официальными делегациями: к 1973 г. в Хабаровске была принята 21 делегация из Японии (161 чел.) и столько же отправлено в ответ (177 чел.) [ГАХК. Ф. 137. Оп. 22. Д. 150. Л. 66]. С установлением побратимства городов Дальнего Востока и Японии начиная с 1961 г. расширились культурные и общественные связи, выразившиеся в таких формах контактов, как обмен выставками, литературой, творческими коллективами, профсоюзными делегациями, проведение конференций и симпозиумов, отдых японских детей в советских пионерских лагерях и т.д.

На Дальний Восток иностранцы из стран АТР (туристы и различные делегации) прибывали в основном из Японии, КНДР и КНР. Владивосток, будучи базой Тихоокеанского флота, был закрыт для иностранцев. Единственными пунктами въезда интуристов в регионе являлись Хабаровск и Находка. Первый выступал отправной точкой дальнейших перемещений интуристов. Прибыв сюда по железной дороге из Находки, они отправлялись далее в Москву и Европу. Закрытость большей части Дальнего Востока для посещения иностранцами, наличие крупного аэропорта, а также инфраструктуры Внешнеэкономического открытого акционерного общества по туризму и инвестициям «Интурист» (ВАО «Интурист»): гостиниц, штата гидов-переводчиков, автопарка и т.д. — обусловили центральное место Хабаровска в советско-японском туристическом сотрудничестве В 1963 г. в город

приехало 1742 интуриста; в 1964 г. — 5612; в 1965 г. — 8467 [ГАХК. Ф. Р2009. Оп. 1. Д. 192. Л. 17]. Первым событием, с которым было связано прибытие большого числа интуристов в Хабаровск, стала Олимпиада 1964 г. в Токио.

Во всех вышеназванных ситуациях аэропорт города использовался для осуществления экстраординарных авиарейсов (зафрахтованных по чартеру), направлялась ли делегация в Москву или Иркутск через Хабаровск или в Японию на Олимпиаду через Хабаровск. Для подготовки таких рейсов Дальневосточному управлению гражданской авиации спускалось распоряжение сверху. Назначался экипаж, обслуживающий персонал и т.д., который снимался с основной работы.

Активизировавшиеся советско-японские контакты в различных сферах повлекли за собой увеличение интенсификации работы нерегулярной авиалинии из Хабаровска в Японию, поставили на повестку дня транспортную задачу. К моменту нормализации двусторонних отношений в 1956 г. между СССР и Японией отсутствовали как морские, так и авиационные пассажирские линии. Авиационное сообщение Японии с Европой осуществлялось европейскими авиакомпаниями, прежде всего «Эйр Франс». Маршрут проходил либо через Северный полюс, либо через Юго-Восточную Азию. В 1957 г. состоялся обмен посольствами. Советским дипломатическим работникам и сотрудникам торгпредства, корреспондентам газет «Правда», «Известия», ТАСС и Московского радио пришлось добираться в Японию 4 дня следующим маршрутом: на новейшем на тот момент реактивном пассажирском самолёте Ту-104 вылетели из Москвы в Прагу, оттуда на самолёте французской авиакомпании «Эйр Франс» прибыли в Париж. Из Парижа почти 3 дня летели самолётом с винтовыми двигателями. Делались длительные промежуточные остановки во Франкфурте-на-Майне, Стамбуле, Карачи, Калькутте, Сайгоне. Последняя была в Маниле. Уже отсюда они отправились на единственный гражданский аэродром о. Хоккайдо, принимавший пассажирские самолёты. Он находился в 40 км от Саппоро, на территории американской военной базы Титосэ. Оттуда перелетели на аэродром Ханэда в Токио [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 5373. Л. 84].

Таким образом, к началу 1960-х гг. активизация советско-японских отношений потребовала решения транспортного вопроса. Налаживание прямого авиасообщения СССР — Япония через Дальний Восток и Сибирь стало бы оптимальной конструкцией континентальных транспортных коммуникаций: это позволило бы сократить путь не только между двумя государствами, но и между Европой и АТР. Всё возрастающие внешние торговые обороты Японии с европейскими странами требовали качественного пересмотра авиатранспортной схемы. Прямая авиалиния СССР — Япония была интересна последней не только в качестве авиационного коридора в СССР, товарооборот с которым увеличивался после нормализации взаимоотношений в 1956 г., но и как транзитный коридор в Европу. Эксплуатация чартерных рейсов позволила персоналу хабаровского аэропорта на практике отработать обслуживание самолётов иностранных авиакомпаний. Кроме того, здесь имела инфраструктура, отвечающая международным требованиям.

Вопрос об открытии прямого авиасообщения между СССР и Японией начал подниматься одновременно с подписанием советско-японской декларации 1956 г. Первое официальное предложение об установлении регулярного воздушного сообщения на основе взаимности полётов советских самолётов в Японию до Токио или другого приемлемого пункта и японских самолётов в Советский Союз до Хабаровска МИД СССР сделал Японии 15 февраля 1957 г. [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 4771. Л. 31].

Однако японская сторона заявила о готовности вступить в переговоры об открытии прямого регулярного воздушного сообщения СССР — Япония при условии, что японские самолёты будут летать не до Хабаровска, а до Москвы, так как предложенный СССР вариант авиалинии Токио — Хабаровск не устраивал японскую сторону с точки зрения «равенства экономической заинтересованности сторон» [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 4771. Л. 31].

Объективно состояние японского авиационного парка не смогло бы обеспечить функционирование данной авиалинии в полной мере, учитывая её протяжённость и особенности некоторых участков, обусловленные географическими и природно-климатическими факторами. Крупнейшим японским авиаперевозчиком к концу 1950-х гг. была авиакомпания «Эйр Франс», которая обслуживала все международные рейсы. Она эксплуатировала среднемагистральные турбовинтовые самолёты американского производства, подверженные воздействию турбулентности, частого явления над морем.

Сеть гражданской авиации Японии только начинала строиться. Две собственные авиакомпании страны, которые занимались внутренними перевозками, не были в полной мере укомплектованы лётно-техническими кадрами, собственным самолётным парком. То же касалось и аэропортовой инфраструктуры. Так, токийский аэродром Ханэда ещё не имел статуса международного.

В вопросе регламентации международных полётов над территорией СССР «Аэрофлот» руководствовался Постановлением Государственного комитета обороны № 52540 от 26 февраля 1944 г. «О послевоенном развитии международных воздушных линий» [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 1174. Л. 7], которое предписывало Главному управлению гражданского воздушного флота СССР (ГУ ГВФ) осуществлять полёты над территорией СССР только на советских самолётах с советскими экипажами, в том числе и на транзитных рейсах. То есть советская сторона не могла пустить в своё воздушное пространство иностранные самолёты из соображений национальной безопасности. К концу 1950-х гг. существовали различные организационные формы для эксплуатации советских международных авиалиний, в частности совместные авиатранспортные предприятия (советско-китайское (СКОГА), советско-корейское (СОКАО), Советско-румынское общество гражданской авиации (ТАРС) и Венгерско-советское совместное предприятие гражданской авиации (МАСОВЛЕТ)). Для эксплуатации авиалинии СССР — Япония подобная форма не подходила из-за соображений государственной безопасности, так как предполагала пролёт в воздушном пространстве СССР практически по всей его территории.

Однозначность позиции по этому вопросу подчеркнул А.И. Микоян во время визита в Японию в 1961 г. В беседе с министром сельского хозяйства и лесоводства Японии Ичиро Коно он заявил, что нет никакой возможности для полётов японских самолётов через Дальний Восток в Москву, пока Япония находится в военном пакте с США, ведь в таком случае под видом экипажа или пассажиров могут выступать японские или американские шпионы. «Поэтому, если японская сторона будет продолжать настаивать на прямом перелёте, прямого авиационного сообщения не будет налажено вообще» [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 9527. Л. 52].

Несмотря на это, прибытие государственного деятеля СССР такого ранга имело большое значение для оживления и дальнейшего развития советско-японских отношений. Во время визита советской делегации в Японию в августе 1961 г. стороны вернулись к обсуждению открытия прямой авиационной связи. С 15 по 22 августа 1961 г. были проведены переговоры представителей «Аэрофлота» с делегациями японских авиационных компаний «Джал», «Дзэннику» и торговой фирмы «Прогресс трейдинг» с целью выявления и уточнения условий, на которых может быть заключено соглашение об авиационном сообщении между СССР и Японией. Глава делегации «Аэрофлота» В.Ф. Башкиров в качестве аргументов в пользу открытия прямой авиасвязи СССР — Япония приводил экономические перспективы прямого авиакоридора по транссибирской авиалинии через СССР в Европу и далее, например, в Африку. Для преодоления конкурентной борьбы с другими авиакомпаниями были предложены пониженные тарифы Москва — Токио с учётом наиболее короткого расстояния при пролёте через территорию СССР [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 9527. Л. 53].

Авиакомпания «Джал», тесно связанная с авиакомпанией «Эйр Франс», на тот момент являлась наиболее крупной в Японии, 35% пакета акций компании принадлежало правительству страны. Она рассматривалась «Аэрофлотом» как основной потенциальный партнёр.

В.Ф. Башкиров предлагал выстроить маршрут Токио — Хабаровск — Москва так, чтобы советские самолёты летали в обоих направлениях, японские — только по линии Хабаровск — Токио. «Аэрофлот» осуществлял бы 1 рейс в неделю, «Джал» — 2 или 3 рейса. Не исключалось, что в дальнейшем появится возможность осуществлять самостоятельные рейсы японскими самолётами до Москвы. «Аэрофлот» рассчитывал на 25% доходов от эксплуатации авиалинии Москва — Хабаровск, с учётом компенсации стоимости аренды самолётов японской стороной.

«Аэрофлот» обеспечивал бы перевозку пассажиров в обоих направлениях на советских самолётах с советскими экипажами, а также наземное обслуживание в аэропортах на территории СССР. «Джал» — обслуживание в воздухе (бортпроводники и повара) и всё наземное обслуживание пассажиров и самолётов в Токио [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 9527. Л. 59].

Японская авиакомпания уже выполняла перелёты из Токио в Европу через Анкоридж и далее — совместно с «Эйр Франс» — в Париж, а также Копенгаген. Тем не менее она высказала свою крайнюю заинтересованность в налаживании прямой авиационной связи с Европой через Дальний Восток,

Сибирь. При этом японской стороной делался акцент на желании эксплуатировать Транссибирскую авиалинию монопольно.

Таким образом, помимо решения вопроса об открытии прямого авиасообщения, советская сторона предлагала ещё и организовать самостоятельную авиалинию Дальний Восток — Япония на участке от Хабаровска до какого-либо пункта в Японии, кроме Токио, т.е. открыть региональную авиалинию с международным статусом.

20 августа состоялись переговоры делегации «Аэрофлота» с президентом авиакомпании «Дзэннику» Масуити Мидоро, учредившему «специальный организационный комитет по открытию международного авиасообщения СССР — Япония». «Дзэннику» являлась выразителем интересов рыбопромышленных кругов Японии, а также заручилась поддержкой начальника бюро экономического планирования Японии Тацуносукэ Такасаки [4, с. 165].

Отличительной чертой позиции «Дзэннику» явилось желание открыть авиалинию Дальний Восток — Япония, а именно Хабаровск — Ниигата (промежуточный аэропорт местного значения) — Токио. Отрезок авиалинии Хабаровск — Ниигата должен был бы эксплуатироваться совместно, Ниигата — Токио — компанией «Дзэннику», Хабаровск — Москва — «Аэрофлотом» как внутренняя авиалиния СССР.

Аэропорт Ниигата на тот момент находился в стадии реконструкции. Ожидалось, что в первой половине 1962 г. будет продлена взлётно-посадочная полоса с 1,5 до 2,5 км. Это позволило бы принимать новые типы авиалайнеров (реактивные пассажирские), имевшиеся у СССР. Строился новый аэровокзальный комплекс, введение в эксплуатацию которого позволило бы сократить время регистрации пассажиров и багажа, в целом создать более комфортные условия для функционирования пассажирской авиалинии [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 5373. Л. 56].

21 августа 1961 г. состоялась встреча делегации ГУ ГВФ с президентом компании «Прогресс Трейдинг» Сигеаки Исимуру. Эта компания первая начала торговлю с Советским Союзом, продолжала наращивать товарооборот и была заинтересована в сокращении транспортных издержек. Подходя к этому вопросу с реалистических позиций, понимая, что СССР вряд ли пустит японские самолёты в своё воздушное пространство, С. Исимуру предлагал создать совместную советско-японскую акционерную авиакомпанию для эксплуатации авиалинии Хабаровск — Токио с регистрационным капиталом в 1 млрд йен, соотношение капитала между Японией и СССР — 70 на 30%. В Хабаровске должна была происходить стыковка с авиалинией «Аэрофлота» Хабаровск — Москва — Европа.

К моменту этой встречи компания «Прогресс Трейдинг» занималась лоббированием вопроса открытия прямой авиасвязи на протяжении полугода. В частности, президент торговой фирмы, находясь в Москве в ноябре 1960 г., провёл «тщательные беседы» с представителями Всесоюзной торговой палаты СССР по поводу организации авиационной линии Хабаровск — Токио. На основании этих переговоров с помощью «влиятельных людей финансового мира Японии» была организована контора для подго-

товки к созданию японо-советской авиационной компании. Эта контора ходатайствовала японскому правительству о получении разрешения на учреждение подобной авиакомпанияи.

Таким образом, в результате переговоров, проведённых представителями «Аэрофлота» с наиболее заинтересованными японскими компаниями, были сформулированы разные проекты открытия советско-японского авиасообщения. Авиалиния СССР — Япония рассматривалась не только в качестве трансграничной, связывающей два государства, но и в качестве транзитной, соединяющей Японию с Европой. В принципе все предложения устраивали советскую сторону, но наиболее перспективным был признан проект, поступивший от «Дзэннику» [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 5373. Л. 194].

Несмотря на то, что к весне 1962 г. были озвучены наиболее желательные для обеих сторон предложения по налаживанию прямого советско-японского авиасообщения, окончательно договориться о сегментированном маршруте Токио — Москва с пересадкой в Хабаровске не удалось. Переговоры затормозились, хотя открытие прямого рейса было необходимо и крайне выгодно, прежде всего, японской стороне.

В мае 1964 г. А.И. Микоян совершил повторный визит в Токио уже в качестве главы делегации Верховного Совета СССР, прибывшей по приглашению парламента Японии.

В январе 1966 г. Советский Союз посетил министр иностранных дел Японии Эцусабура Сиина. Итогом визита стало подписание двух важных документов: долгосрочного соглашения о товарообороте и платежах на 1966—1970 гг. и соглашения об установлении прямого воздушного сообщения между Москвой и Токио [4, с. 131].

Соглашение о воздушном сообщении было подписано 21 января 1966 г., спустя почти 10 лет с момента первого обсуждения возможности налаживания этой связи. Оно предусматривало начало полётов с 1 января 1967 г., авиалиния получила диспетчерское наименование «Красная-22», рейс — «Джал 440». Однако фактически регулярные полёты по трассе начались с марта 1970 г. в силу того, что для СССР это был первый опыт пропускa в своё воздушное пространство иностранного самолёта. Потребовалась серьёзная административная (согласование со многими ведомствами и учреждениями вопросов, связанных и с государственной тайной, и с валютными расчётами) и техническая подготовка линии, проходящей практически над всей территорией СССР.

7 марта 1970 г. в аэропорту Хабаровска произвёл посадку Боинг-737 японской авиакомпании «Джапан Эйрлайн» («Джал»), первый технический рейс авиалинии Токио — Москва через Дальний Восток, официальной авиалинии Всемирной выставки в Осаке «ЭКСПО-70», с соответствующей надписью на фюзеляже.

23 марта 1970 г. начала работу международная авиатрасса Хабаровск — Осака [ГАХК. Ф. 2009. Оп. 1. Д. 26. Л. 4]. Пассажирами первого международного рейса стали участники выставки «ЭКСПО-70». Хабаровский аэропорт, не будучи столичным, получил статус международного наряду с аэропортами Москвы, Ленинграда, Киева, Минска, откуда уже осуществлялись подобные рейсы.

Также в марте 1971 г. была достигнута договорённость об открытии летом этого же года региональной международной авиалинии Дальний Восток — Япония из Хабаровска в Ниигату. Она предполагалась как пассажирская и грузовая, должна была эксплуатироваться совместно «Аэрофлотом» и «Джал». Одновременно Министерство гражданской авиации (МГА) начало прорабатывать возможность использования транссибирского авиамаршрута для грузовых перевозок из Японии в Западную Европу и обратно параллельно пассажирским линиям. С 1 мая 1971 г. по авиалинии началось движение грузовых самолётов, с 1 июня — пассажирских [ГАХК. Ф. 2009. Оп. 1. Д. 26. Л. 3].

15 марта 1971 г. была открыта грузовая линия Хабаровск — Ниигата. Она являлась частью авиалинии Япония — Европа, конечным пунктом которой был Амстердам. Осуществлялось три рейса в неделю. Однако из-за малой загрузки пункт назначения из Амстердама перенесли в Люксембург, что позволило добиться полной загрузки [6, с. 89]. Также авиалиния являлась частью смешанного транспортного коридора Япония — СССР — Европа. Из Йокогамы грузы шли в Находку и Владивосток морем, до Хабаровска — по железной дороге, из Хабаровска в Европу — самолётами. Объём грузооборота между Владивостоком и Хабаровском по смешанной грузовой линии достиг в 1973 г. 252 и 553 т соответственно [ГАХК. Ф. 1394. Оп. 7. Д. 213. Л. 11]. По расписанию время в пути составляло 5—6 суток. Де-факто перегрузка контейнеров часто проходила с задержками. Но, несмотря на сложную схему логистики, время транспортировки, по сравнению с морским путём, уменьшилось в 3 раза, что намного сократило период доставки особо срочных грузов из Японии в Западную Европу.

Подписание советско-японского соглашения об открытии прямого авиасообщения в 1966 г. позволило начать эксплуатацию транссибирской авиалинии. Её учреждение было вызвано, прежде всего, активизировавшимися советско-японскими контактами в сфере экономического и культурного сотрудничества. С японской стороны именно представители деловых кругов, связанные с контрактами с СССР, выражали наибольшую заинтересованность в открытии прямой авиалинии. Оптимального соглашения об открытии авиасвязи, удовлетворявшего обе стороны, удалось достичь на основе доработанного проекта, предложенного японской авиакомпанией «Джал» в 1961 г., предполагавшего посадку в Хабаровске. К моменту начала эксплуатации авиалинии «Аэрофлот» располагал дальнемагистральными самолётами Ту-114, которые могли осуществлять беспосадочные полёты по маршруту Москва — Токио. Отсутствие промежуточной посадки в Хабаровске способствовало ускорению начала работы. Транссибирская авиалиния имела для СССР исключительное значение. До конца 1970-х гг. действовала только одна линия, проходившая через советскую территорию, — Старява — Хуст, — которая связывала Скандинавию и Ближний Восток.

Несмотря на то, что транссибирская авиалиния (Москва — Токио) не предусматривала посадки в Хабаровске, начало её работы имело существенное значение для развития авиатранспортного комплекса Дальнего Востока. Были созданы условия для дальнейшего открытия международных авиалиний на региональном уровне (Хабаровск — Ниигата).

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Афонин Б.М. Культурный и гуманитарный аспекты российско-японских отношений (краткий ретроспективный обзор) // Труды Института истории, археологии и этнографии ДВО РАН. 2019. Т. 24 (№ 3). С. 23—37.
2. История международных отношений на Дальнем Востоке. 1945—1977 / отв. ред. С.Л. Тихвинский. Хабаровск: Книжное изд-во, 1978. 558 с.
3. Каदेशников Ю.В. Восстановление торгово-экономических отношений между СССР и Японией после Второй мировой войны // Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2009. № 4. С. 105—109.
4. Казаков О.И. К 60-летию Совместной декларации СССР и Японии 1956 года // Японские исследования. 2017. № 1. С. 75—88.
5. Общество и власть на российском Дальнем Востоке в 1960—1991 гг. / под общ. ред. В.Л. Ларина; отв. ред. А.С. Ващук. Изд. 2-е, перераб. Владивосток: Дальнаука, 2018. 904 с. (История Дальнего Востока России. Т. 3. Кн. 5)
6. Павлов С.С. Открывая мир для полётов. Записки заместителя министра гражданской авиации по внешним связям. М.: Любимая книга, 2010. 240 с.
7. ГАХК (Гос. арх. Хабаровского края).
8. РГАЭ (Рос. гос. арх. экономики).

REFERENCES

1. Afonin B.M. Kul'turnyy i gumanitarnyy aspekty rossiysko-yaponskikh otnosheniy (kratkiy retrospektivnyy obzor) [Cultural and Humanitarian Aspects of Russian-Japanese Relations (a Brief Retrospective Review)]. *Trudy Instituta istorii, arkheologii i etnografii DVO RAN*, 2019, vol. 24 (no. 3), pp. 23—37. (In Russ.)
2. *Istoriya mezhdunarodnykh otnosheniy na Dal'nem Vostoke. 1945—1977* [The History of International Relations in the Far East. 1945—1977]. Executive ed. S.L. Tikhvinskiy. Khabarovsk, Knizhnoe izd-vo Publ., 1978, 558 p. (In Russ.)
3. Kadeshnikov Yu.V. Vosstanovlenie torgovo-ekonomicheskikh otnosheniy mezhdru SSSR i Yaponiyey posle Vtoroy mirovoy voyny [Restoration of Trade and Economic Relations between the USSR and Japan after World War II]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Istoriya*, 2009, no. 4, pp. 105—109. (In Russ.)
4. Kazakov O.I. K 60-letiyu Sovmestnoy deklaratsii SSSR i Yaponii 1956 goda [On the 60th Anniversary of the Soviet-Japanese Joint Declaration of 1956]. *Yaponskie issledovaniya*, 2017, no. 1, pp. 75—88. (In Russ.)
5. *Obshchestvo i vlast' na rossiyskom Dal'nem Vostoke v 1960—1991 gg.* [Society and Power in the Russian Far East in 1960—1991. General ed. by V.L. Larin; executive ed. A.S. Vashchuk. Vladivostok, Dal'nauka Publ., 2018, 904 p. (Istoriya Dal'nego Vostoka Rossii. T. 3. Kn. 5) [The History of the Far East. Vol. 3. Book. 5]. (In Russ.)
6. Pavlov S.S. *Otkryvaya mir dlya poletov. Zapiski zamestitelya ministra grazhdanskoy aviatsii po vneshnim svyazyam* [Opening the World for Flights. Notes of Deputy Minister of Civil Aviation for External Relations]. Moscow, Lyubimaya kniga Publ., 2010, 240 p. (In Russ.)

Дата поступления в редакцию 24.08.2020