

# Опыт приграничного сотрудничества России и КНР за последние 10 лет

ИВАСИТА Акихиро

## Введение

Немало исследователей склонны рассматривать российско-китайские отношения как «Power Game» международной политики. Прошло довольно много времени с тех пор, как в 1996 году было провозглашено российско-китайское «стратегическое партнерство», которое многие понимают как сотрудничество России и Китая в противовес «однополюсному миру» США. Исходя из этой точки зрения, часто говорится даже, что Россия и Китай создали чисто «военный союз».

С другой стороны, существует и противоположная точка зрения. Наиболее радикальные взгляды рассматривают Китай как самую большую угрозу для будущего России, и с пессимизмом относятся к российско-китайским отношениям. Эта точка зрения прочно укоренилась среди части российских ученых. Они всерьез опасаются превращения Дальнего Востока в «китайскую колонию» и изменения китайской стороной линии границы с целью увеличения своей территории. У них даже установленная в ноябре 1997 года, и подтвержденная в 2001 году в Договоре о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Россией и КНР российско-китайская линия границы не вызывает доверия.

Я думаю, что такая точка зрения – результат того, что плохо представляющие себе реальное положение дел в зоне российско-китайской границы ученые и специалисты строят свои теории на пустом месте и переоценивают или недооценивают значение пограничных районов. Российско-китайские отношения не настолько свободны от приграничных проблем, чтобы рассматривать их как «Power Game» международной политики, а также не настолько глубоки, чтобы рассматривать их как величайшую угрозу. Безусловно, как символизирует военное столкновение у о-ва Даманский в конце 1960-х годов, пограничный вопрос раньше был самым серьезным предметом споров, однако сейчас ситуация иная. С урегулированием к середине 1990х гг. различных прецедентов (как то, антикитайская кампания губернатора Приморского края Наздратенко, а также дело о «незаконных китайских иммигрантах») и окончанием работы по демаркации границы, в зоне российско-китайской границы установилась стабильность, а на различных участках границы начали развиваться довольно разнообразные самостоятельные экономические отношения, соответствующие особенностям каждого из пограничных районов<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Многие российские и западные специалисты по российско-китайским отношениям

В настоящей работе, для того чтобы понять реальные российско-китайские отношения, я хотел бы рассмотреть разнообразное развитие отношений в пограничной зоне. Здесь мы рассматриваем 4300 км. восточной части российско-китайской границы. С российской стороны она простирается от Приморского края через Хабаровский край, Еврейскую автономную область, Амурскую область до Читинской области. Из них 3500 км приходится на реки – Амур, Аргунь, Уссури. Наибольшая часть границы приходится на Амурский край. Самый короткий участок в Хабаровском крае, который граничит с Китаем только в районе слияния рек Амур и Уссури. В Приморском крае граница проходит от места соприкосновения границ Китая, России и Северной Кореи на реке Тумэньцзян и дальше идет по суше через небольшие реки до реки Уссури. В Читинской области граница идет практически от места разделения Амура на Шилку и Аргунь, и далее по реке Аргунь до места соприкосновения границ Китая, России и Монголии. С китайской стороны в пограничной зоне находятся три административных единицы – провинции Гирин, Хэйлунцзян и Внутренняя Монголия.

В первой части настоящей работы показывается, насколько разнообразными становятся отношения различных китайских провинций и областей и России на примере российских административных единиц. Продвижение этого процесса стало особенно заметным с ноября 1997 года. Причиной тому, прежде всего, стало окончательное утверждение 4200 км участка восточной части границы (кроме по-прежнему остающихся спорными участков)<sup>2</sup>. Благодаря этому существовавшее с 1993 г. главное

---

хотя и указывают на важность приграничных районов, не приводят подробного и достаточного анализа ситуации. Ниже приведены основные работы по российско-китайским отношениям. Anderson J., *The Limits of Sino-Russian Strategic Partnership*, New York, 1997; Garnett S. (ed.), *Rapprochement or Rivalry? Russia-China Relations in A Changing Asia*, Washington D.C., 2000; Lukin A., *The Bear Watches the Dragon: Russia's Perceptions of China and the Evolution of Russian-Chinese Relations Since the Eighteenth Century*, M.E.Sharp, 2002; Mandelbaum, M. *The Strategic Quadrangle: Russia, China, Japan, and the United States in East Asia*, New York, 1995; Rozman G., Nosov M., and Watanabe K. (eds.), *Russia and East Asia: the 21st century security environment*, New York, 1999; Trenin D., *Russia's China Problem*, Washington DC, 1999. Бажанов Е.П. Актуальные проблемы международных отношений, т.2, Москва, 2002; Гельбрас В.Г. Китайская реальность России, Москва, 2001; Девятов А. Красный Дракон: Китай и Россия в двадцать первом веке, Москва, 2002; Дятлов В.И. Современные торговые меньшинства: фактор стабильности или конфликта?, Москва, 2000; Жирнов Д.А. Россия и Китай в современных международных отношениях, Москва, 2002; Ларин, В.Л. Китай и Дальний Восток России, Владивосток, 1998; Ткаченко, Б.И. Россия - Китай: восточная граница в документах и фактах, Владивосток, 1999; Яковлев А.Г. Россия, Китай и мир, Москва, 2002; Ивасита А. Москва - Пекин: "стратегическое партнерство" и пограничные переговоры, *Мировая экономика и международные отношения*, № 11, 2000; Iwashita A., *The Influence of Local Russian Initiatives on Relations with China: Border Demarcation and Regional Partnership*, *Acta Slavica Iaponica*, No. 19, 2002; 岩下明裕『中・日国境4000キロ』角川書店、2003年【Ивасита А. 4000 км российско-китайской границы, Токио, 2003】.

<sup>2</sup> Сборник российско-китайских договоров 1949-1999, Москва, 1999, стр. 408-410.

препятствие на пути развития российско-китайских отношений – территориальный вопрос – был почти решен, а также исчезла одна из главных причин для роста антикитайских настроений в Приморском крае. Во-вторых, было заключено межправительственное соглашение о продвижении партнерства на региональном уровне. Благодаря этому российско-китайские отношения между провинциям Гири, Хэйлунцзян и Внутренней Монголией с китайской стороны и Читинской областью, Хабаровским краем, Амурской областью, Приморским краем с российской, поднялись с уровня приграничного сотрудничества на уровень сотрудничества между краевыми и областными администрациями. Другими словами, с 1998 года, на основе решения большей части территориальной проблемы, в российско-китайских отношениях появилась новая составляющая – «стратегическое партнерство» на областном уровне.

Во второй части работы внимание переносится на китайскую сторону и анализируется многообразие развития участков границы на более субрегиональном уровне. В связи с тем, что размер этой работы ограничен, большую часть внимания я уделю рассмотрению провинции Хэйлунцзян, на которую приходится 70% или 3000км российско-китайской границы (из них 2000 по Амуру). На Хэйлунцзян с российской стороны приходится ряд таможен на Амуре, Уссури, и других, а также, в южной части, она граничит с Приморским краем.

В этой работе я хочу проанализировать особенности отношений между различными административными единицами, меньшими, чем края и области. Таким образом, можно будет увидеть реальное положение дел в ежедневном российско-китайском партнерстве.

В третьей части, помимо вышеупомянутых участков границы, я хочу подробно рассмотреть имеющие исторические связи и занимающие важное для обеих сторон положение участки Суифынхэ - Пограничный и Хэйхэ - Благовещенск.

## **1 Взгляд на Китай с Дальнего Востока и Забайкалья**

С российской стороны при рассмотрении приграничных с Китаем отношений можно выделить три вида отношений. Во-первых, отношения между Читинской областью и Внутренней Монголией. Во-вторых, отношения Амурской области (включая ЕАО) и Хабаровского края с провинцией Хэйлунцзян и в-третьих, отношения Приморского края и провинций Гири и Хэйлунцзян.

### **(1) Пробный камень в сотрудничестве – изменения в Приморском крае**

Считается, что до ноября 1997 года отношения Приморского края с Китаем были очень плохими. Это связано с проведением приморским губернатором и его окружением политических кампаний, построенных на территориальной проблеме, прежде всего в Хасанском районе (недалеко от

пересечения границ Китая, России и Северной Кореи), и раздувании «китайской угрозы». Это часто объясняется действиями губернатора из личных политических амбиций, но, без сомнения, в принятии населением этих кампаний сыграли роль и исторические, экономические и географические факторы в отношениях с Китаем, так как жители Приморского края, наиболее поздно присоединенной к России китайской территории, еще хорошо помнят инцидент у острова Даманский. Помимо этого, имеющий выход к морю Приморский край кроме Китая имеет глубокие торговые связи с Японией и Южной Кореей, в связи с чем степень экономической взаимозависимости с Китаем относительно невелика. Наиболее велико чувство недоверия к Китаю на Дальнем Востоке и Забайкалье. Хотя некоторые считают, что и в то время, несмотря на политическое использование территориальной проблемы, экономическое сотрудничество с Китаем развивалось, сказать что до 1997 года экономическое сотрудничество было позитивным нельзя, например, территориальная проблема явно повлияла на медленное развитие Тумэньцзян.

Однако, благодаря декларации о завершении демаркации границы в 1997 году, юридически территориальная проблема в Приморском крае была полностью разрешена. Хотя и сейчас в Приморье, как и Хабаровском крае и Амурской области, вопрос о «китайских иммигрантах» остается предметом озабоченности, завершение демаркации границы без сомнения было эпохальным событием для всего региона. В настоящее время правительство Приморского края гордится, что имеет с Китаем самое большое количество пограничных переходов и ведет самое тесное сотрудничество. Существующие среди населения приморского края опасение и недоверие к Китаю не могут исчезнуть сразу, именно поэтому китайская сторона с особым вниманием относится к Приморью как к ключевому звену «партнерства». В сентябре 2000 года впервые Приморский край посетил китайский руководитель высшего уровня Ли Пэн, что также было эпохальным событием<sup>3</sup>.

В Уссурийске существует известный большой китайский рынок. Когда приморские власти проводили здесь операцию по задержанию «иностранцев» население Уссурийска выступило против, так как во многом зависит от продуктов питания продающихся на рынке. Этот протест Уссурийска Владивостоку во многом был символическим. Критикующие «китайских иммигрантов» московские ученые не нашлись, что по этому поводу сказать. Находящийся рядом с Уссурийском город Дуннин превратился в базу по поставке овощей в Россию. Американский профессор М. Алексеев пишет, что подобная экономическая взаимозависимость улучшила восприятие россиянами Китая<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> «Красное знамя Приморья», 21 сентября 1999 г.

<sup>4</sup> See, Alexseev M.A., Socioeconomic and Security Implications of Chinese Migration in the Russian Far East, *Post-Soviet Geography and Economics*, Vol.42, No.2 (March 2001).

Принятие россиянами подобных рынков, а также присутствия китайцев, установление между русскими и китайцами отношений сбалансированного сосуществования, для партнерства в приграничной зоне являются чрезвычайно важными составляющими. Именно потому что в Приморском крае до сих пор существовали различные трудности, его можно рассматривать как своеобразный барометр российско-китайских отношений.

## **(2) Задачи сотрудничества – Хабаровский край и Амурская область**

Общим для Хабаровского края и Амурской области является то, что до 1997 года несмотря на то, что существовала проблема принадлежности островов на Амуре и Уссури, если исключить находящиеся рядом с Хабаровском острова Большой Уссурийский и Тарабаров, то из территориального вопроса не делалось большой проблемы. У Хабаровска (за исключением района острова Большой Уссурийский) мало соприкасающейся с Китаем территории. Что касается Амурской области, то стоит упомянуть о том геополитическом факторе, что за ней простирается огромная Сибирь. В качестве экономического фактора можно назвать торговлю оружием. Не смотря на то, что степень зависимости торговли от Китая меняется год от года, в целом можно сказать что она больше чем у Приморского края. Говоря об Амурской области можно сказать, что ее торговля очень сильно связана с Китаем<sup>5</sup>.

И в Хабаровском крае, и в Амурской области недоверие к китайцам достаточно велико, но, в отличие от Приморского края, здесь это не находило громкого политического выражения. В основном, внимание здесь уделялось не территориальным проблемам, а вопросу о «китайских иммигрантах». В этом вопросе и после 1998 года ничего не изменилось. В особенности в удаленном от Транссиба Благовещенске, как будет показано далее, немало бедных русских работающих на китайцев. Не трудно себе представить, какие эмоции испытывают русские глядя на богатеющих день ото дня китайцев. Думается, что до тех пор пока в этом районе уровень жизни самих русских не станет выше, проблема эта решена не будет. Однако на это требуется время. В Хабаровском крае недоверие к китайцам сохраняется еще и потому, что и после 1998 года проблема Большого Уссурийского острова осталась нерешенной и существуют опасения, что в итоге он отойдет к Китаю. В связи с тем, что в других районах территориальные проблемы были решены, в Хабаровском крае она встала с особой остротой и тормозит развитие партнерских отношений на областном уровне. Китайская сторона выступила против предложенного Хабаровском строительства понтонного моста на Большой Уссурийский остров. В Хабаровске часто проходят кампании, заявляющие что китайцы пытаются засыпать участок реки между островом и берегом и, таким образом,

---

<sup>5</sup> Информация взята из газет Хабаровского края «Приамурские ведомости», «Тихоокеанская звезда», а также газеты Амурской области «Амурская правда».

превратить его в свою территорию. В настоящее время переместившись из Приморского края, «китайская проблема» стала серьезным политическим спором в Хабаровском крае. Относительно стабильный в отношениях с Китаем до 1997 года, этот район в настоящее время является главным местом для решения задач российско-китайских отношений.

### **(3) Модель для сотрудничества – развивающаяся Читинская область**

В отличие от двух вышеприведенных примеров, отношения Читинской области и Внутренней Монголии являются уникальными. И в этом районе существовали и существуют территориальная проблема и вопрос о «китайских иммигрантах». В Читинской области существует сопоставимый с Большим Уссурийским островом остров Абагайтуй на реке Аргунь. Однако, местная газета «Забайкальский рабочий» этой теме практически не касается<sup>6</sup>.

Стоит отметить, что здесь существует район Менкесель (рядом с островом Абагайтуй), спор о принадлежности которого шел между сторонами. В 1997 году было решено, что эта территория будет совместно использоваться местным населением. Важен тот факт, что эта модель совместного пользования была предложена Читой, а именно местными военными властями. Другими словами, испытывавшие трудности из-за территориальной проблемы до 1997 года люди Забайкальска нашли условия удовлетворяющие обе стороны и благодаря этому заняли лидирующее положение в процессе завершения демаркации границы.

Как же здесь относятся к вопросу о «китайских иммигрантах»? И здесь до середины 90х годов приток китайцев был проблемой. Проводились операции по выдворению «иностранцев», т.е. китайцев. Однако сегодня и в Чите, и в поселке Забайкальск, свободно живет много китайцев. По сравнению с Дальним Востоком и ограничения по отношению к китайским рынкам мягче. Местное население относится к этому хорошо - в один голос все заявляют что «китайской угрозы» не существует. «Китайцы сами хотят стать богаче и поэтому приезжают в Россию только торговать». «Есть небольшие проблемы в связи с китайцами, но к увеличению их числа здесь это отношения не имеет». Такие мнения выражают чиновники в Чите, местные СМИ, и просто жители города. Жители близкого от острова Абагайтуй поселка Забайкальск говорят тоже самое.

Именно поэтому в Маньчжурско - Забайкальской свободной экономической зоне, хотя и не в очень больших масштабах, но явно существует реальное экономическое сотрудничество <sup>7</sup> . Благодаря сотрудничеству Читинской области и Маньчжурии завершено строительство пересекающего границу трубопровода, осталось только его открыть. В октябре 2001 года был завершён мост из города Олочи в Цзилалинь,

---

<sup>6</sup> Информация взята из газеты Читинской области «Забайкальский рабочий», а также из Маньчжурской газеты «滿州里報» (旧《中俄貿易信息報》) .

<sup>7</sup> См., Россия - Китай: горизонты сотрудничества, Чита, 1998.

проходящий через Аргунь и границу.

Урок Забайкальского района состоит в том, что здесь и до 1997 года развивалось российско-китайское приграничное сотрудничество, а после 1998 года появилось немало примеров «стратегического партнерства на областном уровне». Основой таких отношений является исторический опыт – с 17го века сферы влияния здесь были определены и, таким образом, русские и китайцы за долгие годы привыкли к сосуществованию. С другой стороны, на Дальнем Востоке напротив, история отношений с Китаем еще очень коротка, и в связи с этим база у этих отношений непрочная. Сейчас для обеих сторон важно не преследовать сиюминутные интересы, а строить крепкие отношения на долгую перспективу. Для этого необходимо изучать культуру и историю друг друга, пытаться друг друга понять и всячески развивать контакты. Необходимо осознавать и разницу в мышлении. Знание отличий партнера – первый шаг на пути преодоления взаимного недоверия.

## **2 Взгляд на российский Дальний Восток из провинции Хэйлунцзян**

Если посмотреть с китайской стороны, то отношения приграничного сотрудничества между Китаем и Россией на более субрегиональном уровне разносторонне развиваются. С Российской стороны участниками этих отношений являются четыре административных единицы (если включить ЕАО, то пять). С китайской, большая часть приходится на провинцию Хэйлунцзян, что вызывает определенную асимметрию в приграничных отношениях. С продвижением политики «реформ и открытости» внутри провинции Хэйлунцзян различные уезды конкурируют между собой в стремлении обогатиться за счет торговли с Россией.

В этой части я хотел бы рассмотреть отношения Дальнего Востока с его главным партнером, провинцией Хэйлулунцзян, прежде всего на примере участков границы в уездах, где созданы таможенные посты.

Заключенная в январе 1994 года российско-китайская декларация признала следующие таможенные посты по порядку с юга: Дуннин - Полтавка (автодорога), Суйфыньхэ - Пограничный (автодорога и ж.д), Мишань - Турий Рог (автодорога), Хулинь - Марково (автодорога), Жаохэ - Бикин (река Уссури), Фуюань-Хабаровск (все нижеследующие пункты на р. Амур), Тунцзян - Нижнеленинское, Миншань (Лобэй) - Амурзет, Чаоян (Цзяинь) - Пашково, Цикэ (Сюнькэ) - Поярково, Силитунь (Сунь)-Константиновка, Хэйхэ - Благовещенск, Хума - Ушаково, Ляньинь - Джалинда. Все посты на Амуре, а также пост Суйфыньхэ - Пограничный признаны международными, (т.е. открытыми для граждан третьих стран) для перевозки грузов и пропуска пассажирского транспорта. Все остальные посты открыты только для двух стран<sup>8</sup>.

Все это говорит о том, что почти все уезды, а может быть даже и города,

---

<sup>8</sup> Сборник российско-китайских договоров, стр. 211-214.

с китайской стороны на всем протяжении Амура и Уссури, попытались создать таможенные посты. Если перечислить административные единицы по порядку с верхов Амура, то это выглядит следующим образом: Мохэ, Хума, Хэйхэ, Суньбу, Сюнькэ, Цзяинь, Лобэй, Тунцзян, Фуюань. Вверх по течению Уссури это Жаохэ, Хулинь, Мишань.

В отличие от речных участков границы, не все уезды, имеющие участки границы по суше, имеют таможенные посты, хотя и здесь Суйфыньхэ и Дуннин удалены друг от друга всего на 40 км. Подобное огромное количество таможенных постов не может не удивлять. Самое короткое расстояние между постами 100 км (Суньбу и Сюнькэ). На фоне оживления и резкого роста торговли в с 1992 по 1993 гг., местные администрации провинции Хэйлунцзян стремящейся к «реформам и открытости», потребовали открытия собственных таможенных постов. Однако, как известно, в 1994 году уровень торговли в российско-китайской приграничной зоне резко сократился, усилилась концепция «китайской угрозы» и позиция российской стороны стала значительно жестче. По словам Инь Цзяньпина, профессора института Сибири Академии Наук провинции Хэйлунцзян, во-первых, из-за того что не было смысла открывать таможенный пост при том, что пропуск грузов не достигнет уровня 50 тыс. т., а во-вторых, из-за колебаний российской стороны относительно строительства таможенных постов в связи с ухудшением экономической обстановки, два таможенных поста Суньбу и Хума так и остаются до сих пор не открытыми. В данной работе выделив несколько участков границы обладающих характерными чертами я хочу провести анализ по четырем нижеизложенным пунктам<sup>9</sup>.

### **(1) Выходящий на первый план участок границы: Мишань - Миншань (Мишань - Турий Рог)**

В последние годы особый интерес в качестве бурно развивающихся участков границы вызывает участок границы между городами Мишань и Турий Рог, находящийся к западу от озера Ханка (34км от города Мишань), и выходящий на Амур участок Миншань (Лобей) - Амурзет (ЕАО).

С тех пор, как Мишанский пост был официально открыт в июне 1993 года, он продолжительное время находился в состоянии застоя. Согласно таможенной статистике города Мишань, к августу 1999 года за 6 лет всего было пропущено 220 тыс. т. грузов, на сумму 150 млн. долл., а количество людей пересекших границу не превышало 140 тыс. чел. Только за январь - август 1999 года было пропущено 21 тыс. т. грузов, на 7 млн. 230 тыс. долл.,

---

<sup>9</sup> Таможенные данные взяты из следующих китайских газет за последние 10 лет : 《東北亜經濟報》 ; 《黑龍江經濟報》 ; 《遠東經貿導報》 . Историческая информация взята из следующих китайских источников : 『東寧縣誌』 哈爾濱、1989年 ; 『撫遠縣誌(1909-1985)』 北京、1998年 ; 『虎林縣誌』 北京、1992年 ; 『呼瑪縣誌 (1978-1987)』 南京、1989年 ; 『嘉蔭縣誌』 哈爾濱、1988年 ; 『蘿北縣誌』 北京、1992年 ; 『漠河縣誌』 北京、1993年 ; 『饒河縣誌』 北京、1992年 ; 『同江縣誌 (1906-1986)』 上海、1993年 ; 『遜克縣誌』 哈爾濱、1991年.



6837 человек. Однако уже со второй половины 1999 года по первое полугодие 2000 г. ситуация резко изменилась. Рекордным стал период с сентября по декабрь 1999 г. – 54 тыс. т. грузов, а уже в период с января по июнь 2000 г. объем составил 115 тыс. 600 т. грузов и 51 тыс. чел. Эти цифры превышали среднегодовой показатель в 10 раз. В 2001 году было пропущено грузов на 45 млн. долл. и 190 тыс. чел, что стало новым рекордом. Объем грузов значительно меньше чем на постах Суйфыньхэ, Хэйхэ и Дуннин, но по количеству людей пересекших границу Мишань занял второе место после Суйфыньхэ - 820 тыс. чел.

Что же является секретом столь стремительного взлета участка границы находящегося в условиях «феодалного соперничества»? Вот четыре причины: 1) улучшение таможенной среды, 2) производительность, 3) сокращение времени прохождения таможни, 4) сокращение расходов. В 1998 году по инициативе администрации Мишань были приняты меры для сокращения времени прохождения границы до 30 секунд, пост открыт 24 часа в сутки и в любую погоду. В результате, Мишань привлек грузы с постов Дуннин, Хулинь и Суйфыньхэ, где время работы ограничено. Есть еще одна явная причина резкого роста проходов через границу. С китайской стороны недалеко от таможни в городе действует ежедневный рынок. Для жителей таких поселков, как Камень Рыболов (по прямой до границы 60 км), которые удалены от Приморья, это место превратилось в базу для закупки бытовых товаров. Они практически каждый день пересекают границу на автобусах как туристы по безвизовому обмену и посещают рынок в самых больших количествах, для них это также просто, как съездить в соседний город за покупками.

Недалеко находится и таможенный пост Хулинь – Марково, открытый в июле 1995 года. Объем пропущенных грузов здесь составил в 1998 г. 50 тыс. т., в 1999 за январь – сентябрь 66 тыс. т. на сумму 37 млн.770 тыс. долл. Ранее этот пост превосходил Мишань, но в 2000 году остановился на уровне 150 тыс. т. и их даже не приходится сравнивать. Судить о развитии участка Мишань – Турий Рог можно хотя бы по тому, как увеличилось количество пересекающих здесь границу.

### **(Мишань - Амурзет)<sup>10</sup>**

Когда был создан пост Мишань - Амурзет, там складывалась похожая ситуация. Официально он был открыт в 1993 г., но до середины 1990х гг. вообще не упоминался в газетах провинции Хэйлунцзян. Резкое изменение ситуации произошло после утверждения дружеских отношений между богатым городом Хэган рядом с уездом Лобэй и ЕАО, летом 1999 г. Хэган стремился не только к развитию дружеских отношений но и к созданию моста через Амур и особой торговой зоны, и даже предложил конкретные планы. В 2000 г. Хэган, вложив 800 тыс. юаней, учредил в ЕАО постоянное

---

<sup>10</sup> В качестве источника информации об Амурзете и ЕАО помимо китайских газет использована «Биробиджанская звезда».

представительство, инвестировав 5 млн. юаней в 3 раза увеличил порт Миншань, началась организация однодневных туров в Амурзет, трехдневных в Биробиджан и иногда даже 10-дневных в Москву. Не без помощи Хэгана, пост в Миншань с января по октябрь 2000 г. пропустил по направлению в Россию 7588 т. грузов, (прирост по сравнению с прошлыми годами 58%), 10 тыс. чел., (142%), что безусловно говорит о развитии.

Как для Мишань существует конкурирующая таможня Хулинь, так и для Миншаня существует конкурирующий пост – Тунцзян. Находящийся в месте слияния Амура и Сунгари, Тунцзян обладает партнером в виде гавани Нижнеленинское и имеет историю плодотворных отношений с начала 20 века. Общий объем грузов, пропущенный через пост Тунцзян с 1986 по 1998 г. составляет 800 тыс. т., всего перешло границу 110 тыс. чел. Если рассматривать соперничество между Миншанем и Тунцзяном с транспортной точки зрения, то находящийся рядом с равниной Санцзян Миншань имеет более выгодное положение. Это связано с тем, что в 50 км от него находится Хэган, город с населением 620 тыс. чел., а чуть дальше Цзямусы, один из самых крупных городов провинции Хэйлуцзян.

В настоящее время на Амуре нет других гаваней с настолько развитой дорожной инфраструктурой. Миншанский пост в Лобей в 2001 г. увеличил объем грузов в 10 раз по сравнению с предыдущими годами, планируется также строительство дороги для прямой доставки грузов в Хабаровск.

Прямо напротив поселка Миншань на расстоянии 1200 метров находится порт Амурзет. Это место было основано в 1934 г. Амурским земельным товариществом и получило название от его сокращения. Этот участок границы имеет широкие перспективы не только для оборота грузов, но и для туризма. В уезде Лобей уже существует план создания здесь парка. Дело в том, что сюда на выходные приезжает много туристов, и если использовать скоростную дорогу то и из Харбина добраться несложно.

Все сложности этого участка - на российской стороне. Не смотря на то, что в России понимают важность Амурзета как «окна», вокруг него не существует никаких городов или деревень, подъезд к самому порту очень плохой. От Амурзета до ближайшей станции Сибирской магистрали 120 км, до Биробиджана 245 км на машине. Гораздо более выгодно использовать Нижнеленинское, откуда до областного центра, Биробиджана, ведут и железная и авто дороги. Конечно, нельзя отрицать выгодность положения Тунцзян у слияния рек, но Миншань, с его развитой дорожной инфраструктурой, явно становится все более серьезным конкурентом. Если в действительности взглянуть, что происходит на этих участках, то в Тунцзян царит спокойная атмосфера, в то время как в Хэгане и в порту Миншань постоянная оживленность. Стоит все-таки сказать, что со стороны Хэгана по отношению к ЕАО выдвигается много положительных инициатив. Предлагается помощь в строительстве дорог, планируется строительство автомобильного моста через Амур, при этом китайская сторона готова взять на себя все расходы. Благодаря этому вероятность скорого воплощения этого проекта в жизнь выше, чем проекта постройки моста Хэйхэ - Благовещенск,

который является межгосударственным и, следовательно, занимающим большее время.

## **(2) Проблемные участки: Цзяинь и Фуюань (Цзяинь - Пашково)**

Находящийся по соседству с уездом Лобей пост в Цзяинь на Амуре, был открыт в соответствии с Соглашением между Россией и КНР о пунктах пропуска на российско-китайской границе от 1994 года, но, в основном из-за географических факторов, находится в сложном положении. Из находящегося еще выше по течению Цикэ, центра уезда Сюнькэ, до Чаоянь, центра уезда Цзяинь, 200 км. Даже летом дорога занимает 4 с половиной часа на машине. От уезда Лобей также 200 км, дорога идет через горы с большим количеством сложных мест, зимой, когда дорога обледеневаает, доступ становится еще более трудным. Из города Ичун уезда Цзяинь до Уиляна доходит железная дорога, но далее путь преграждает гора Сяосиньанлин. Таможня находится в 10 км от центра Чаоянь, дорога очень плохая, людей нет, пусто. В связи с этим поток грузов и количество людей, пересекающих границу, невелики. Являющийся партнером Цзяинь, город Пашково, находящийся в 20 км ниже по течению, был основан в 1858 г. и является самым старым в ЕАО. Ближайшая станция Сибирской магистрали - Облучье (160 км от Биробиджана, население 12000 чел.) находится в 42 км. Этот город находится на западе ЕАО и в основном растянулся вдоль Амурской области. Может быть из-за плохого географического положения, но участок границы в этом районе, в отличие от Миншаня, практически не упоминается ни в газетах, ни в новостях провинции Хэйлуунцзян.

## **(Фуюань - Хабаровск)**

Если на участке Цзяинь в основном трудности возникают по географическим причинам, то на хабаровском участке они скорее связаны с политическими факторами. В действительности, если рассматривать вопрос с исключительно экономической точки зрения, то развитие тут идет нормально и существует много скрытых перспектив.

Население Фуюань насчитывает всего несколько тысяч человек (население всего уезда 110 тыс. чел). После открытия таможенного поста в феврале 1993 г., открылось теплоходное сообщение с Хабаровском (65км). В связи с этим в 1995 году число человек пересекших границу превысило 8000, а в 1997 г. составило уже несколько десятков тысяч. На сегодняшний день, с мая по октябрь теплоход ходит каждый день и жители Хабаровска приезжают за покупками. Может быть благодаря тому, что приезжает много посетителей из Хабаровска, центр Фуюань очень опрятен, а вместе с парками и видом на Амур город в целом приобретает очень приятный вид. Также строится скоростная дорога из Тунцзяна в Харбин. У этого города хорошая перспектива стать «витриной» или «окном» для жителей Хабаровска.

Однако, самой большой проблемой для этого места является вопрос о

принадлежности островов Большой Уссурийский и Тарабаров. Китайская сторона планирует создать неподалеку от восточной оконечности Большого Уссурийского острова таможенный пост Усуцунь - Казакевичево и торговать круглый год (зимой по льду). Как уже говорилось, Хабаровск, в свою очередь, предлагает одностороннее строительство моста, а русские с недоверием относятся к проектам засыпания реки с китайской стороны. Президент Путин, в своем выступлении при заключении договора о дружбе и добрососедских отношениях, в 2001 всего лишь сказал, что необходимо приложить все усилия для решения вопроса о принадлежности островов. Пока не будет решена политическая проблема, на этом участке трудно ожидать бурного развития.

### **(3) Участки с высоким потенциалом : Жаохэ и Ляньинь (Жаохэ - Бикин)**

Если подняться от Усуцунь вверх по течению Уссури 200 км, то можно увидеть поселок Жаохэ. Этот район находится близко от острова Даманский и участок границы в этом месте был свидетелем многих конфликтов между Китаем и Россией. Город обращен к реке и хорошо виден остров Сторожевой, занимаемый ранее русскими (сегодня это китайская территория). Русских в городе мало. Железной дороги нет, из транспорта есть только 1 ежедневный рейсовый автобус. Это связано с тем, что не смотря на то, что в 1993 г. пост официально был открыт, были задержки в демаркации границы и район не развивался. В 8 км на противоположном берегу от все еще нового поста Жаохэ, находится Покровка с населением 19 тыс. чел. Сообщение зимой происходит по льду, летом с помощью парома. Китайские автобусы съехав здесь на берег отправляются в Бикин, находящийся в 17 км по прямой. Город Бикин развит очень плохо. Нет ни гостиниц, ни ресторанов, поймать попутную машину тоже сложно, так как их практически нет. Китайцев в городе почти нет. В 1993 г. после открытия таможенного поста, летом 2 - 4 раза в неделю совершали рейсы паромы груженые овощами, продовольствием, лесом. По словам мэра Бикина Г. Кекоть, в 2000 году с российской стороны был подготовлен пост и перевозки только-только перешли с временной на постоянную основу. Именно поэтому в 2001 году границу прошли 182 тыс. т. грузов (на 160% больше чем в предыдущие годы) на сумму 120 млн. долл. и 40 тыс. человек (в 2.6 раза больше чем ранее). Здесь нет конфликтных зон, поэтому развитие Бикинского района было названо Хабаровском положительным и продолжает дальнейший рост.

Сам Бикин с успехом использует небогатую историю отношений с Китаем. Начался культурный и экономический обмен между людьми, что даже в 1950е гг., в период советско-китайской дружбы, было чрезвычайно редким. Принадлежащий к Хабаровскому краю Бикин во время конфликта на острове Даманский остался в стороне, в 1990е гг. здесь не случалось убийств китайцев. Большинство местных жителей не испытывают чувства опасения по отношению к китайцам. Пейзажи Уссури уникальны. В

будущем, когда улучшатся условия транспортного сообщения с Бикином, русские и китайцы, вместе сев на прогулочный пароход в порту поселка Жаохэ, смогут отправляться к острову Даманский, где вечером они смогут вместе выпить местной водки, Вајіи, «Чжиньбаодао». Именно таким скрытым потенциалом обладает этот участок границы.

### **(Ляньинь - Джалинда)**

Район истока Амура, также как и район Жаохэ - Бикин, обладает уникальной природой. Помимо уже упомянутых таможен, в 1998 году был добавлен еще один пост неподалеку от места, где Амур разделяется на Аргунь и Шилку - Логухэ (уезд Мохэ) - Покровка (Читинская область). Этот пост действует исключительно зимой (сообщение по льду) и был создан как добавочная мера для увеличения импорта леса из России. Каждый год в Логухэ, с населением всего около 200 человек, с ноября по апрель создается временный таможенный пост и торговля осуществляется по льду компаниями из Суйфыньхэ. За зимний период 1998 года объем составил 30 тыс. куб. м, в 1999 году 50 тыс. куб. м, в 2000 - 80 тыс. куб. м. Более 400 китайцев приезжают в Россию на рубку леса. Однако, из Логухэ до поселка Силиньцзи, центра уезда Мохэ, из-за очень плохих дорог путь занимает 3 часа на машине, хотя расстояние составляет всего 100 км. В Покровке также есть проблемы географического характера. Из города Могоча Читинской области, с населением 18 тыс. чел., являющегося базой лесозаготовок, дорога до Покровки чрезвычайно плоха, и летом лучше использовать для перевозок Шилку. Но в этом случае удобнее отправляться прямо в порт Ляньинь, в 150 км ниже по течению от Логухэ. Именно поэтому этот пост имеет сезонный характер и используется только зимой, когда перевозки возможны по льду.

Из порта Ляньинь идет неасфальтированная, но широкая и доступная для больших машин дорога, она ведет к находящейся неподалеку от уезда Тахэ, в 80 км к югу, станции Чаньин (путь занимает 2 часа), использовать железную дорогу удобно. Опять же, напротив Ляньинь через реку находится Джалинда, находящаяся в 70 км от Сковородино, города с 14 тыс. населением и станцией Сибирской железной дороги. Сама Джалинда - маленькая деревня с населением около 1,5 тыс. чел., здесь есть грузовая железная дорога и хорошая автодорога, благодаря чему доступ от Сибирской магистрали очень удобен. И в Ляньинь и в Джалинде существуют замечательно оборудованные таможенные посты, и поскольку рядом нет конкурирующих постов, обстановка для туризма самая благоприятная. Может быть благодаря тому, что еще в 1858 году вместе со строительством железной дороги открылся порт и история контактов с Китаем уже достаточно долга (в 16 км вниз по течению от Джалинды находится крепость Арбазино, ставшая в 17 веке местом ожесточенных боев между Китаем и Россией), у русских живущих в верховье Амура, также как и в Читинской области, нет сильного чувства опасения по отношению к китайцам. Хотя этот район считается самым бедным в Амурской области, он обладает потенциалом стать самым оптимальным путем для импорта леса и

черного металла из Восточной Сибири. В настоящее время пост в Ляньинь является самым обычным, но если соединить его с находящимся в 15 км ниже по течению Синъань, этот район может начать развиваться как единое целое.

Стоит также отметить, что скоро в поселке Мохэ появится аэропорт. Побережье Амура в уезде Мохэ необыкновенно красиво. Это место в Китае известно как самая северная в стране деревня, а также знаменито белыми ночами. Поодаль от поселка Мохэ находится Логухэ. Это рыбацкая деревня с очень приятной и спокойной атмосферой. Поев здесь свежайшей рыбы, можно, если есть 2 часа времени (полтора часа вверх по течению и 30 минут вниз), отправиться на туристическом кораблике к месту слияния Шилки и Аргуни, т.е. к началу Амура. В сентябре 2001 года исследовательская группа из Хэйхэ и Айгунь провела 2 недели исследуя этот район и пришла к выводу, что подобное путешествие без сомнения может привлечь туристов. Несмотря на определенную «отсталость», район Ляньинь - Синъань и Джалинда - Сковородино обладая такими особенностями имеет большой потенциал для развития и торговли, и туризма.

### **3 Разветвление «передового участка границы» - Суйфыньхэ и Хэйхэ**

Чрезвычайно важные для российско-китайской торговли таможни, железные дороги и автодороги находятся в Манчжурии и сравнятся с ними могут только Суйфыньхэ и Хэйхэ в провинции Хэйлунцзянь. Для иллюстрации, в 1999 г. только грузы прошедшие через Суйфыньхэ и Хэйхэ составили 84% всех грузов в провинции (2 млн. 420 тыс. т.) количество переходов границы составило 72% от общего числа (1 млн. 80 тыс. чел.) Исторически имея много пунктов соприкосновения с Россией, а также благодаря политике «реформ и открытости» этот район очень сильно развился. Историю и развитие этих двух постов можно назвать контрастными.

#### **(1) Суйфыньхэ - Пограничный<sup>11</sup>**

##### **(Исторический обзор)**

Деревня Суйфыньхэ была основана в 1897 году при строительстве КВЖД и называлась тогда просто «Пятая станция». Она развивалась вместе с железнодорожной таможней и в 1910 г. здесь открыла консульство Россия, а в 1927 г. Япония. В 1920е годы Суйфыньхэ превратилась в международный город в северо-восточной Азии. Однако, в 1930е годы город подвергся японской оккупации, а в 1960е испытал все напряжение отношений с Россией. Важным моментом является то, что даже когда после инцидента на

---

<sup>11</sup> Информация взята из: 『綏芬河市誌』哈爾濱、2000年；肖桂賢『綏芬河伝』北京、2000年；местная газета Суйфыньхэ 《綏芬河日報》(旧《綏芬河報》)；газет Приморского края «Владивосток», «Красное знамя», «Утро России».

острове Даманский до февраля 1970 г. граница находилась в состоянии готовности к войне, железная дорога продолжала функционировать.

В 1980е годы вместе с приходом политики «реформ и открытости», и в Суйфыньхэ подул ветер перемен. Начался обмен между руководителями Суйфыньхэ и Пограничного, также, 30 сентября 1984 г. группа представителей советских пограничных войск посетила Суйфыньхэ, чтобы участвовать в праздновании 35-летия с дня основания КНР. В сентябре 1986 г. Суйфыньхэ порадовал россиян отправив им 500 кг арбузов. «Арбузная дипломатия» окончательно растопила остававшийся в приграничной зоне лед напряжения. Сегодня, если вспомнить, что овощи являются основной статьей экспорта в Россию, можно сказать, что «арбузная дипломатия» была своего рода предзнаменованием. Когда генеральный секретарь компартии КНР, Ху Яобан, после своего инспекционного визита в Хэйхэ, посетил Суйфыньхэ 16 августа 1984 г., у него было всего полтора часа времени. Он был сильно впечатлен практическим подходом местных руководителей, которые прежде всего показали ему границу, а не стали приглашать на завтрак.

В октябре 1987 года Суйфыньхэ заключил договор с Пограничным о торговле сливочным маслом, в следующем 1988 г. в городе было тепло принято решение о создании таможенного поста, о его положительном использовании было заявлено в Харбине. Начался экспорт рабочей силы и обмен на гражданском уровне. Когда во времена Горбачева началась печально известная антиалкогольная кампания, из-за недостатка алкогольных напитков россияне проявляли сильный интерес к китайскому аналогу водки на рынках Суйфыньхэ. Говорят, что в то время одну бутылку китайской водки, Вајіи, меняли на один электрический утюг. В марте 1990 года была открыта автодорога между Пограничным и Суйфыньхэ, а в 1992 г. Суйфыньхэ вместе с Хэйхэ объявил о создании свободной экономической зоны. Как будет сказано далее, в Хэйхэ в эту зону входит остров Дахэйхэдао (0.87 кв. км), а в Суйфыньхэ зона простирается от станции до дороги на Харбин, т.е. весь город попал в зону площадью 6.5 кв. км. В 1993 г. объем торговли составил здесь 1 млн. 300 тыс. т. (на 19% выше среднегодового показателя), 630 тыс. чел. пересекли границу (на 16% больше).

### **(Открытость Суйфыньхэ)**

Можно сказать, что открытость жителей Суйфыньхэ неотделима от развития города. Быстро создав магазины в бывшей таможенной зоне, они превратили ее в туристический центр и люди могут свободно передвигаться вплоть до российских пограничных постов. Совершенно не опасаясь того, что иностранцы свободно ходят по городу, они превратили сам город в свободную экономическую зону. Эта мера привлекла российских торговцев и позволила развиваться городу как центру развлечений. На площадях можно видеть как русские поют «караоке» вместе с китайцами. Нет другого города, где бы проживание русских и китайцев вместе выглядело бы более естественно. В городе свободно действуют обменные пункты, где меняют

китайские юани, русские рубли и американские доллары. Кроме Суйфыньхэ в провинции Хэйлунцзянь нет другого места, где столь свободно можно было бы обменять валюту. Определенно, сам по себе город является свободной экономической зоной. Главный редактор еженедельной газеты провинции Хэйлунцзян «Дальневосточный торгово-экономический вестник», профессор Ли Чуаньсюн из Хэйлунцзянского университета, хвалит дальновидность превращения Суйфыньхэ в свободную экономическую зону. В будущем, даже если количество торговцев и убавится, построенные в городе здания и созданная инфраструктура будут являться базой для дальнейшего его развития.

То, что посещающие Суйфыньхэ россияне относительно богаты имеет отношение к развитию города. Суйфыньхэ не только связан авто и железными дорогами с большими городами российского Дальнего Востока, такими как Уссурийск и Владивосток, но и имеет доступ к находящемуся в 200 км порту, открывающему путь в Японию и Южную Корею. При открытом характере Суйфыньхэ и активном использовании территории, столь быстрое развитие представляется закономерным. С постройкой скоростной трассы, связывающей Суйфыньхэ с Муданьцзяном и Харбином, практически была решена проблема проезда до города, которая была слабым местом этого района. С улучшением дорог, большую популярность приобрели автобусные поездки, и сегодня в день отправляется целых восемь рейсов. В результате, плоды развития начинают перемещаться и в находящийся в 20 км Пограничный, который сначала был не более чем проездным пунктом. Была построена новая станция Гродеково, а за станцией создан рынок, где торгуют китайцы. В 1999 г. произошел инцидент с нападением на китайский рынок, но сегодня все спокойно и с автовокзала во Владивосток регулярно отправляется современный автобус. Бывший несколько лет назад просто холодным и пустынным поселком, Пограничный сегодня, завязав контакты с Суйфыньхэ, начинает играть роль своеобразных ворот во Владивосток и Уссурийск. Когда начнется использование почти завершеного вертолетного порта, без сомнения, отношения между Суйфыньхэ и Пограничным станут еще глубже.

Небольшой прогресс в Пограничном увеличивает количество поездок россиян в Суйфыньхэ. Поскольку пост с российской стороны не показывает особо положительных результатов, трудно сказать что он функционирует. В июне 1999 года была установлена система для посещения россиянами зоны свободной торговли не в составе групп, а по безвизовому обмену. В 1999 г. объем грузов здесь составил 2 млн. 150 тыс. т., т.е. треть от всего объема по провинции Хэйлунцзянь. На втором месте Хэйхэ, с объемом в 267 тыс. т. Количество людей перешедших границу составило 580 тыс. человек (38% от общего числа по провинции), таким образом, Суйфыньхэ оказался на вершине. Растет и объем экспорта-импорта – за 1999 г. он составил 750 млн. долл., в 2000 г. он достиг 1 млрд. долл., а в 2001 г. вырос на 2.6% по сравнению с предыдущим годом и составил почти 1 млрд. 280 млн. долл. (три пятых составил импорт). Помимо того, что это рекордный за всю



историю отношений объем торговли, он составляет 75% всего торгового оборота провинции Хэйлунцзянь с Россией и 38% торговли в целом. Если взглянуть на прошедшие 10 лет открытости провинции Хэйлунцзян по отношению к России, создается впечатление, что успех стал возможен во многом только в Суйфыньхэ. По данным из китайского Интернета за 2002 г., Суйфыньхэ с населением всего в 100 тыс. человек по данным на 2000 г., занимал 51 место в стране по общему потенциалу и 17 место по потенциалу дальнейшего развития.

## **(2) Хэйхэ – Благовещенск<sup>12</sup> (Исторический обзор)**

Хэйхэ был основан еще в 17 веке, когда была построена крепость для противостояния русским войскам. Названная Айгунь, в 19 веке она стала местом подписания договора, который китайцы называют «неравным». В январе 1933 г. Хэйхэ был оккупирован Японией и до освобождения советскими войсками 9 августа 1945 г. входил в состав Маньчжоу-Го, являясь передним краем противостояния Советскому Союзу. Во время расцвета советско-китайских отношений с 1956 по 1960 г. Хэйхэ продолжал дружественный обмен между Китаем и СССР. Однако, с появлением споров о принадлежности речных островов, обмен прекратился, а после инцидента на острове Даманский Хэйхэ и Благовещенск и вовсе впали в состояние военного напряжения. По данным китайской стороны, с 1965 г. по 1970 г. советские самолеты нарушали границу 10 раз, суда - 33 раза. Таможенный пост в Хэйхэ был официально открыт в 1961 году, в 1966 г. был прекращен оборот грузов, и вновь таможня открылась только в 1982 г.

Посещавший Хэйхэ с 10 по 12 августа 1984 г. генеральный секретарь Ху Яобан сказал следующее: «Шэньчжэнь на юге, Хэйхэ на севере, как два крыла, каждый взмах которых ведет к развитию». Воодушевленные этими словами, в марте 1991 г. жители Хэйхэ решили превратить находящийся в отдалении от города остров Дахэйхэдао в район торговли с россиянами. Вместе с этим обсуждались проекты постройки моста между Хэйхэ и Благовещенском. Работы должны были начаться в 1994 г., а 4 года спустя планировалось совместное его использование.

Однако, с упадком экономики с российской стороны и ростом голосов о «китайской угрозе» все эти планы по большей части утихли. Хэйхэ уже успел вложить достаточно сил в подготовку таможни и рынка на острове и поэтому пришлось искать новые пути для стабильной торговли с Россией. В июне 1995 года было подписано соглашение о строительстве моста через Амур, но как мне объяснили исследователи из Хэйлунцзян, в настоящее время этой темы практически никто не касается.

## **(Изменение в бизнесе «челноков»)**

---

<sup>12</sup> Информация взята из 『黒河地区誌』鄭州、1996年；柳邦坤『带你遊黒河』哈爾濱、2000年；местной газеты Хэйхэ 『黒河日報』, а также «Амурской правды».

Рассматривая развитие Хэйхэ, нельзя обойти вниманием тот факт, что вне зависимости от вышеописанной «организованной торговли» сама по себе развилась т.н. «челночная торговля». Существуют только примерные данные по этой торговле, но в 1996 г. в Хэйхэ ее объем составил около 49 млн. долл., что является примерно половиной объема «организованной торговли» за тот же год. В 1995 г. цифры были приблизительно те же.

Этот тип торговли появился изначально как наиболее адекватная форма обмена. В конце 1980х гг. появились базары, на которых китайцы обменивали товары повседневного спроса на кожаные и меховые изделия. Вскоре, с развалом СССР и началом экономического хаоса, в Россию хлынула волна китайских торговцев, приплывавших на кораблях из Хэйхэ. Китайцы переплывали Амур будучи до отказа загруженными товаром, россияне в свою очередь, отправлялись на остров Дахэйхэдао. В то время еще не было строгих ограничений на пребывание китайцев в России, и китайские торговцы могли по долгу оставаться на ее территории. «Гражданская торговля» приобретала уже черты челночной, но сам термин «челноки» появился позднее.

Причиной появления «челноков» стало упразднение безвизового обмена. Россия ввела жесткие ограничения на въезд китайцев, в связи с чем они стали пользоваться групповыми «турпоездками», которые не подверглись новым регулированием. Кратчайшее расстояние между Благовещенском и Хэйхэ составляет 750 м через Амур. Летом путь занимает 10 минут, зимой 7 минут на машине. Это место явилось идеальным для развития «челноков». Даже без добавления к объему торговли, при взгляде только на количество переходов через границу в Хэйхэ, развитие этого явления становится очевидным. При отмене безвизового обмена в 1994 г. общий уровень «организованной торговли» снизился, в то же время, количество переходов через границу в Хэйхэ возросло. В 1996 году количество людей пересекших границу превысило 100 тыс. чел., а в период с января по август 1997 г. достигло уровня в почти 120 тыс. чел. По приблизительным оценкам объем «гражданской торговли» за январь – ноябрь того же года в Хэйхэ составил около 50 млн. долл. С января по июль 2000 г. границу пересекли уже 385 тыс. чел.

За эти три – четыре года Хэйхэ сильно изменился. Сейчас практически все дороги асфальтированы, берег реки украшен парками. В городе есть места откуда можно позвонить в Японию приблизительно за 100 японских иен. Вместе с появлением Интернета, растут высокие здания, возникла атмосфера современного китайского города. Остров Дахэйхэдао, на который возлагались надежды тоже развился. Там где раньше были только одноэтажные палатки рынка, теперь возвышаются современные многоэтажные здания.

Однако, нельзя слепо полагаться на будущее Хэйхэ. Построенное на острове в августе 1999 г. современное здание международного рынка сейчас пустует. Очевидно, что застой в Хэйхэ влияет и на объем торговли. В 1993 г. объем торговли здесь составил 400 млн. долл., а потом резко сократился до

75.3 млн. долл. в 1994 г. и до 54 млн. долл. в 1995 г. В 1996 г. он вновь вырос до 99.2 млн. долл., а в 1999 г. достиг 200 млн. долл. В 1999 г. общий объем торговли в Хэйхэ составил 267 тыс. т. и поставил его на второе место после Суйфыньхэ среди таможен провинции Хэйлунцзян. Не достигнув 10% отметки от общего объема торговли провинции, Хэйхэ всего на 70 тыс. т. опережает Дуннин. Несмотря на то, что по сравнению с другими таможенными Хэйхэ занимает лидирующее место по количеству перешедших границу людей (в 2000 г. оно превысило 500 тыс. чел.), он проиграл совершившему скачок Суйфыньхэ, и занял второе место. Чисто по статистике это неплохие цифры, но для Хэйхэ, занимавшего лидирующее положение, это немного печально. Динамикой своего развития Хэйхэ обязан количеству переходов границы, т.е. челнокам, в связи с чем, пустующее здание на острове Дахэйхэдао это серьезная проблема.

Сама система «челноков» радикально меняется. В настоящее время по сравнению с количеством китайцев совершающих поездки в Благовещенск, стало больше русских отправляющихся в Хэйхэ, да и цели поездок становятся другими. Например, взглянем на данные китайской стороны по количеству переходов границы за январь – август 1997 г. Если выезжающих стало на 4% больше (всего 48677 чел.), то въехавших на 37% (71337 чел.). Это означает, что возросло количество россиян посещающих Китай. Согласно данным Амурской области, в 1993 г. Китай посетили 185 тыс. чел., в 1994 г. эта цифра сократилась вдвое, до 95 тыс. чел. В 1995 г. цифры вновь стали расти и составили 119, 118, 160 и 132 тыс. чел. в 1995 – 1998 гг. соответственно. Интересно, что с 1996 г. 80% ездивших в Китай россиян составляют туристы, т.е. челноки. С другой стороны, количество посетивших Россию китайцев составило в 1993 г. 177 тыс., в 1994 г. 49 тыс., в 1995 г. 71 тыс., в 1996 г. 96 тыс., в 1997 г. 106 тыс., в 1998 г. 115 тыс. чел. Цифры по сравнению с посетившими с 1994 г. Китай россиянами гораздо ниже. Любопытным отличием является то, что «туристов» среди китайцев было в 1993 г. 73 тыс., в 1994 г. 32 тыс., в 1995 г. 42 тыс., в 1996 г. 47 тыс., в 1997 г. 52 тыс., и в 1998 г. 60 тыс. чел., таким образом, половина посетивших Амурскую область с 1995 года ездили по работе и ничего с собой не возили. А теперь посмотрим на то, что делают россияне посещающие Китай.

### **(Тучи над Хэйхэ)**

Сегодня, русских торговцев едущих в Хэйхэ из Благовещенска, зовут либо «кирпичи», либо «фонарики». «Кирпичами» называют русских, которые работают по найму у торгующих в России и уставших от строгих проверок при каждом пересечении границы китайцев. После изменения визовых правил в 1994 г. к «челнокам», которые сами занимаются торговлей, присоединилось большое количество «кирпичей». Вскоре, поток товаров из России в Китай прекратился и сегодня на направляющихся в Хэйхэ из России теплоходах плывут только везущие доллары «кирпичи». Обратные рейсы контрастно загружены до предела товаром.

В августе 1996 г. частным лицам запретили ввозить в Россию из Китая

более 50 кг груза. Из-за этих ограничений «кирпичи» были вынуждены искать новых людей для перевозок. В результате произошло разделение общественных слоев. «Кирпичи» имеют партнерские отношения с хозяевами китайцами, в то же время появился слой людей работающих по найму у «кирпичей», их и называют «фонариками». Как правило, это люди из самых бедных слоев. «Кирпичи» уже сами ничего не возят, вместо них «фонарики», получив заказ, переправляются через реку. Как сказал мне один сотрудник турагенства в Благовещенске, за свой тяжелый труд «фонарики» получают 200 руб. за поездку. При этом считается, что только за организацию «фонариков» на передачу китайцам товара, «кирпичи» получают 1000 руб.

Сегодня, на первом этаже современного здания на острове Дахэйхэдао, «фонарики» только получают заказанный китайцами в Благовещенске товар и сразу возвращаются на корабль. Прибылей для Хэйхэ от этого немного. Здесь уже не так оживленно, как в 1997 г., когда существовали только одноэтажные палатки и приезжавшие оставались отдохнуть или перекусить поблизости. Хотя и увеличилось общее число переправлений через реку, в отличие от работающих «на себя», и отдыхающих иногда в городе челноков, «фонарики» являются просто перевозчиками и большого вклада в местную экономику не вносят. Сейчас в городе Хэйхэ русских практически не видно.

### **Вместо заключения**

В то же время в Амурской области, по сравнению с Хабаровском или Приморским краем, уровень жизни за последние 10 лет снизился. Если в 1992 г. уровень доходов и расходов на человека не уступал остальным двум областям, то в 1999 г. доходы составляли 1191 руб. а расходы 1106 руб., т.е. 70% от показателей Хабаровского края. Сегодня, в уже публично называемом китайскими исследователями «бедным» Благовещенске, очень велика разница между богатыми и бедными. «Кирпичи» и «фонарики» являются тому хорошим примером. Не стоит и говорить, что работающие «фонариками» россияне это люди бедные. В бедном Благовещенске еще более бедные группы россиян выполняют роль носильщиков для китайцев. Богатых русских, работающих на рынке вместе с китайцами очень мало.

Что же сегодня делают в Благовещенске китайцы? Если исключить получивших многократную визу на 1 год и торгующих или работающих на стройках китайцев, то в основном это группы приезжающие на несколько дней для развлечений. Они с хозяйским видом гуляют по улицам Благовещенска в одинаковых красных кепках, наслаждаются русской кухней. Но главных развлечений они ищут вечером. Это проститутки (в самом дешевом случае 100 рублей) и казино. Благовещенск это «Лас Вегас» для китайцев. После перерыва в 5 лет, я посетил Благовещенск в июне 2002 года. Я был удивлен, что кроме нескольких зданий построенных китайцами, никаких изменений практически не произошло. Когда я увидел изменения в

Хэйхэ за последние 5 лет, я понял что разница между двумя берегами растет.

Эта разница отбрасывает мрачную тень на будущее Хэйхэ и Благовещенска. Это мое личное впечатление, но мне кажется чувство неприязни к «богатым китайцам» растет. Когда я шел по городу, неоднократно мне вслед улюлюкала молодежь, принимая меня за китайца, подходили старушки и требовали продать им часы. Хотя существование здесь китайцев привычно, часто взгляды обращенные на них бывают жестоки. Это не просто взгляд жителя деревни, куда редко заезжают иностранцы. Ходить одному достаточно опасно. Вот уже десять лет, с 1992 г., как китайцы живя в гостинице «Дальний Восток» содержат магазины, но на стенах появляются надписи «китайцы – вон из России!». Это опасный знак. Если китайцы и дальше будут продолжать уделять внимание только проституткам и азартным играм, а также смотреть сверху вниз на русских, то по какому-нибудь мелкому поводу может произойти нападение на них со стороны русских хулиганов. Конечно, при хороших русско-китайских отношениях на государственном уровне, шансы, что это приведет к военному столкновению невелики. Но если возникнут подобного рода беспорядки, урон для российско-китайских отношений будет достаточно велик. Сейчас особенно важно, чтобы китайская сторона осознав эту опасность, занялась бы серьезным углублением диалога и развитием обменов с жителями Благовещенска.

Думаю, что из этой работы стал понятен смысл индивидуального и подробного анализа участков российско-китайской границы. На сегодняшний день в приграничной зоне существует множество характерных для границ проблем, и они требуют различных способов разрешения. И для России, и для Китая неотложной и важной задачей является совместный сбор информации по приграничной зоне, для того чтобы вести спокойный и объективный диалог для выработки общей системы.

**Перевод с японского:**

**Д. Кривцов, аспирант Центра славянских исследований университета Хоккайдо**