

ЦАЙ Ин, аспирант кафедры истории России и специальных исторических дисциплин, Благовещенский государственный педагогический университет (Россия, Благовещенск), e-mail: mnina66@yandex.ru

CAI YING, Postgraduate Student, Department of Russian History and Special Historical Disciplines, Blagoveshchensk State Pedagogical University (Russian Federation, Blagoveshchensk), e-mail: mnina66@yandex.ru

АМУРСКИЙ РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ ВО ВЗАИМОДЕЙСТВИИ АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ (РОССИЯ) И ПРОВИНЦИИ ХЭЙЛУНЦЗЯН (КИТАЙ) В 1990-Е ГГ.

AMUR RIVER TRANSPORT IN INTERACTION OF THE AMUR REGION (RUSSIA) AND THE HEILONGJIANG PROVINCE (CHINA) IN THE 1990S

Аннотация. Цель статьи заключается в анализе значения деятельности Амурского речного транспорта в 1990-е гг. для межрегионального российско-китайского приграничного взаимодействия на Дальнем Востоке. Используя материалы на китайском языке и архивные документы, автор рассматривает процесс возобновления приграничных связей между Россией и Китаем на Дальнем Востоке после нормализации отношений между странами. Изучены особенности функционирования речного флота на Амуре в период социально-экономических реформ последнего десятилетия XX века в России. Представлена характеристика потенциала Амурского речного транспорта. Структурированы проблемы Амурского речного транспорта в развитии взаимодействия российской Амурской области и китайской провинции Хэйлунцзян в контексте российско-китайских отношений на межгосударственном и межрегиональном уровнях.

Ключевые слова: речной транспорт, Амур, Амурская область, провинция Хэйлунцзян, российско-китайские отношения, Россия, Китая, российский Дальний Восток.

Abstract. The purpose of the article is to analyze the significance of the Amur River transport activity in the 1990s for interregional Russian-Chinese cross-border cooperation in the Far East. Using the materials in Chinese as well as archival documents, the author examines the process of border ties resumption between Russia and China in the Far East after the normalization of relations between the countries. The peculiarities of the river fleet functioning on the Amur during the period of socio-economic reforms of the last decade of the 20th century in Russia are studied. The characteristic of the Amur River transport potential is presented. The problems of the Amur River transport in the development of cooperation between the Russian Amur Region and the Chinese province of Heilongjiang in the context of Russian-Chinese relations at the interstate and interregional levels are structured.

Keywords: river transport, the Amur, the Amur region, the Heilongjiang province, Russian-Chinese relations, Russia, China, Russian Far East.



Введение

Последнее десятилетие XX века в России ознаменовалось радикальными социально-

экономическими реформами, глобальной перестройкой всех сфер жизни российского населения. Распад Советского Союза и формирова-

ние постсоветского пространства обусловили вхождение российского общества в состояние трансформации, принявшее перманентный характер и означавшее качественные преобразования его экономической, социальной, политической и культурной сторон. Временная дистанция в три десятилетия, отделяющая нас от реформ 1990-х гг., позволяет уже осмыслить исторический опыт трансформационных процессов, ретроспективно исследовать их воздействие на социум и личность. При этом актуальным является проведение анализа на материале регионов, в частности приграничных территорий, где социально-экономические реформы шли на фоне разворачивания и активизации международных и внешнеторговых связей.

В свете вышеизложенного целью нашей статьи стало изучение роли и значения Амурского речного транспорта в развитии взаимодействия Амурской области (Россия) и провинции Хэйлунцзян (Китай) в 90-е гг. XX века. Автор поставил следующие задачи: осветить показатели деятельности Амурского речного транспорта к началу 1990-х гг., проследить изменения в состоянии Амурского флота в последнее десятилетие XX века в контексте социально-экономических реформ на Дальнем Востоке России, проанализировать объективные условия (объемы внешней торговли, состояние инфраструктуры и погранпереходов области и т.п.) для деятельности речного транспорта в развитии приграничных связей между Амурской областью и провинцией Хэйлунцзян. Для достижения поставленных цели и задач был применён проблемно-хронологический метод, а также метод компаративистики, позволивший выявить характерные особенности деятельности и существующие проблемы Амурского речного транспорта в 1990-е гг. в контексте сравнительного анализа развития российских и китайских приграничных территорий на Дальнем Востоке.

Прежде чем рассматривать деятельность Амурского речного транспорта в 1990-е гг., совершим краткий исторический экскурс. В мае 1854 года от Шилкинского завода вышел пароход «Аргунь»; этот сплав положил начало плаваний по Амуру. В 1858 году на Амуре была учреждена «Амурская компания», затем – парходство «Бенардаки и К°», в последующем – «Товарищество Амурского парходства», устав которого был утвержден в 1871 году. В 1892 году «Товарищество Амурского парходства» было реорганизовано в «Амурское общество парходства и торговли». До революционных преобразований на Дальнем Востоке торговый речной флот принадлежал в основном частным судовладельцам и в 1918 году был национализирован. В 1922 году Амурский государственный водный транспорт был объединен в «Амурское государственное парходство» (АГП) [3, С. 24, 35–36]. После объединения в 1948 году Верхне-Амурского и Нижне-Амурского управлений речного парходства эти два парходства были объединены в одно Амурское речное парходство (АРП) с управлением в г. Хабаровске. АРП специализировалось на перевалке, перевозке, хранении грузов и ремонте судов. Речные порты, пристани, базы АРП были расположены на территории Хабаровского края и Амурской области.

ПРЕДПОСЫЛКИ РАЗВИТИЯ СОВЕТСКО-КИТАЙСКИХ ОТНОШЕНИЙ

Вновь образованная в 1949 году Китайская Народная Республика (КНР) нуждалась в материалах, оборудовании, топливе и т.п. Подавляющая доля этих грузов перевозилась в приграничные районы КНР, в частности, в провинцию Хэйлунцзян, флотом Амурского речного парходства. Советские суда могли заходить в порт Хэйхэ на Амуре, напротив советского Благовещенска (административного центра Амурской области), а также во все порты по реке Сунгари, а китайские суда – в порты Хабаровск, Благовещенск, Комсомольск. Длина совместно используемого водного пути по рекам бассейна

составляла 2745 км. Совместное использование водных путей предполагало и их совместное обслуживание. В 1951 году Министерство речного флота СССР и Министерство коммуникаций КНР заключили «Соглашение о порядке плавания по пограничным участкам рек Амур, Усури, Сунгача и озеру Ханка и об установлении и обслуживании судоходной обстановки на этих водных путях». Предложения сторон об улучшении судоходных условий, обеспечение безопасности плавания и другие вопросы, касающиеся судоходства, ежегодно обсуждались на совещаниях совместной советско-китайской комиссии по судоходству и затем воплощались в жизнь. Так, с 1955 по 1960 год Амурское бассейновое управление пути совместно с китайскими речниками занималось зимними скалоуборочными работами на лимитирующем судоходство по Среднему Амуру Союзновском перекате. Каждая сторона выделяла на работы 100 чел.; этот объект назывался «каналом дружбы» [17, С. 17–18].

Заключение 23 апреля 1958 года между СССР и КНР Договора о торговле и мореплавании подвело юридическую базу под уже сложившиеся взаимовыгодные условия торговли между странами и способствовало быстрому возрастанию взаимного товарооборота, который в 1959 году составил 1849,4 млн руб. – это был наивысший показатель в истории советско-китайской торговли [15, С. 252–253]. С 1962 года в связи с ухудшением отношений между СССР и КНР все виды совместных речных работ были приостановлены. Потепление в отношениях речников двух соседних стран намечилось с 1977 года, и вновь стали проводиться совместные инспекционные выезды на линии речных путей, дноуглубительные работы, корректировка знаков навигационной обстановки и т.д.

К началу 1980-х гг. речники подошли с хорошими показателями развития пароходства. Как отмечал начальник Благовещенского районного управления Амурского речного пароход-

ства Л. Кузьмин, портовики Благовещенска перевезли сверх плана 17 тыс. пассажиров, 123 тыс. тонн грузов, дополнительно переработали 328 тыс. тонн грузов. Производительность труда была высокой и в портах Свободный, Полярково и Зея, а также у Благовещенской и Свободненской ремонтно-эксплуатационных баз (РЭБ) флота. Согласно графику, приступили к работе земснаряды путейцев Благовещенского технического участка, проводя дноуглубительные работы. В выполнении заданий второго года 11-й пятилетки принимали участие 220 курсантов 3-го курса Благовещенского речного училища, работавшие на судах и технических участках; в целом же по итогам выпуска 1982 года флот Сибири и Дальнего Востока получил 234 молодых специалиста; кроме того, 76 человек закончили вечерне-заочное отделение [5].

Потепление советско-китайских отношений в 1980-е гг. открыло новый этап в развитии Амурского речного пароходства. В апреле 1982 года СССР и КНР заключили советско-китайское соглашение о возобновлении приграничной торговли. В следующем, 1983 году объём приграничной торговли составил 15,9 млн швейцарских франков (шв. фр.), в 1984 году он увеличился до 27,9 млн шв. фр., в 1985 году – до 32,6 млн шв. фр. 16 января 1986 года был подписан «Советско-китайский протокол о возобновлении доставки грузов по пограничным рекам» [12, С. 467–468].

Амурское речное пароходство и пароходство провинции Хэйлунцзян вновь начали осуществлять перевозки по речным международным маршрутам. В июне 1986 года был открыт китайский порт Тунцзян, с российской стороны – порт Нижнеленинское; затем – порты Благовещенск и Хэйхэ. В марте 1987 года были приняты «Правила плавания по советско-китайским пограничным участкам рек». С июля 1989 года суда Амурского пароходства пошли в порты Фуцзинь, Цзямусы, Харбин; для китайских судов были открыты порты Хабаровск,

Комсомольск и Полярково. Между Благовещенском и Хэйхэ начала функционировать первая международная речная паромная переправа. Японская фирма «Джейро» и китайская «Синотранс» подписали соглашение о перевозке по рекам Амур и Сунгари грузов, следовавших из Японии в провинцию Хэйлунцзян с использованием судов, река – море Амурского пароходства. Были достигнуты соглашения о капитальном ремонте пассажирских теплоходов: так, пароход «Василий Полярков» прошел такой ремонт на Харбинском судостроительном заводе, в ходе которого, помимо ремонтных работ, на судне была произведена модернизация механизмов и систем, полностью реконструирована судовая надстройка, в результате чего значительно повышена комфортабельность, улучшены условия размещения, бытового и культурного обслуживания пассажиров. Ежегодно проводилось около 10 рабочих встреч руководителей и специалистов пароходств для решения оперативных вопросов по улучшению организации перевозочного процесса, ускорению обработки флота в портах, согласованию технологии судоремонтных работ и т.п. [17, С. 19–20].

Начали создаваться совместные рабочие группы по вопросам коммуникаций на высшем уровне: так, в октябре 1986 года в Москве состоялось первое заседание постоянной рабочей группы по транспорту в рамках советско-китайской комиссии по экономическому, торговому и научно-техническому сотрудничеству. В соответствии с постановлениями Совета Министров СССР 1987–1988 гг. предприятиям разрешалось налаживать прямые связи с зарубежными партнерами; организации Дальнего Востока могли расходовать 15 % средств (организации других регионов страны – 10 %) в свободно конвертируемой валюте для своих нужд. Весной 1989 года лидер СССР М. С. Горбачев посетил КНР; были заключены новые двусторонние договоренности, в том числе в экономической сфере. В

октябре 1990 г. в Москве правительства двух стран подписали советско-китайское торговое соглашение [7, с. 37].

Сближение двух стран шло на фоне общего ухудшения социально-экономической ситуации в СССР, в том числе на Дальнем Востоке. Симптомы возникновения кризиса в этом регионе проявились уже во второй половине 1970-х гг., а в начале 1980-х гг. ситуация быстро ухудшилась. В августе 1987 года в СССР была принята «Долгосрочная государственная программа экономического и социального развития Дальневосточного экономического района и Забайкалья на период до 2000 года», в соответствии с которой капитальные вложения должны были быть централизованно перенаправлены на развитие социальных сфер. Однако темп промышленного производства за 1987–1990 гг. составил всего 3 %, что оказалось даже ниже худшего показателя за предыдущий период 1981–1985 гг. (3,4 %). Импорт потребительских товаров становится все более затруднительным из-за обвала общенационального потребительского рынка [9, С. 20–21].

Сложная социально-экономическая обстановка на российском Дальнем Востоке в 1990-е гг. отрицательно сказалась на работе Амурского речного пароходства. Если до начала 90-х гг. активно осуществлялись грузовые и пассажирские перевозки, развивался порт Благовещенск (его главным предназначением была перевалка грузов с рельсового пути на водный – с Транссиба на теплоходы, в том числе типа «река – море»), то с распадом СССР и упадком сельского хозяйства, лесозаготовительной отрасли прекратилась транспортировка леса, зерна и других традиционных грузов. АРП стало заниматься перевозками только угля в северные районы страны (с большими задержками по причине невозможности потребителей топлива расплатиться с речниками) и металлолома в Китай (причем металлолома отправлялось так много, что не

хватало вагонов для его вывоза из Хэйхэ). Как отмечал генеральный директор ЗАО «Торговый порт Благовещенск», численность работников порта сократилась наполовину – осталось всего 460 человек, притом, что к порту была присоединена РЭБ флота, что позволило осуществлять ремонт судов своими силами. Порт был вынужден активно заняться торговлей, причем многие товары: дизельное топливо, продукты, металл, электроды и т.п., – поступали в счет взаимозачетов. В штат порта были зачислены и специалисты по подводно-техническим и аварийно-спасательным работам Благовещенского отделения Хабаровского отряда «Подводречстрой», которых Хабаровск не смог содержать в новых экономических условиях [20].

Становилась все более очевидной необходимость переориентации региона на внешний рынок и открытия его экономики. Государственная граница СССР с Китаем утратила свою разделительную, барьерную функцию. Производственно-экономические связи Дальневосточного региона с западными районами страны стали экономически неэффективными. В силу географического положения необходимо было выходить на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Дальний Восток не мог предложить стремительно развивающимся странам АТР – Китаю, Южной Корее, Японии – конкурентоспособной продукции, кроме сырьевых ресурсов. Торговля ими стала одним из основных способов выживания региона в перестроечный период 1990-х. В эти годы проблема обеспечения населения продуктами питания и самыми необходимыми предметами для жизнедеятельности стояла наиболее остро. Начала развиваться бартерная торговля с северовосточными провинциями КНР, заинтересованными в рынках сбыта своей продукции и получения необходимого сырья, а также мелкое приграничное товарообменное предпринимательство – «челночничество». В таких

условиях возросло значение речных международных перевозок и речного транспорта.

Это происходило на фоне углублявшейся стагнации внутренних речных перевозок. По словам начальника Благовещенского речного порта В. С. Руденко, в мае-июне 1992 года теплоходы на внутренних перевозках «практически бездействовали». Резко сократились перевозки древесины, песчано-гравийных смесей, стройматериалов и оборудования, угля, зерна, жидкого топлива и т.д. Беспрецедентно упали объемы внутренних пассажирских перевозок: за сезон по судоходным рекам области было перевезено около 2 тыс. чел., тогда как в предыдущие годы – 110–120 тыс. чел. ежегодно. В целом по области было перевезено грузов 454 тыс. т при плане более 600 тыс. т. В то же время так же беспрецедентно выросли объемы грузо- и пассажиро-перевозок в Китай и обратно. С правого берега в Россию прибывали сахар, водка, другие продовольственные и промышленные товары, с левого в КНР – помимо традиционных минеральных удобрений и леса – металл, автотранспорт, другая техника. Клиентами Благовещенского речного порта стали «деловые люди» из Хабаровска, Комсомольска-на-Амуре, западных областей России. Портом было получено дохода 75 млн руб. при плане 112 млн. руб. Порт задерживал расчеты с Амурским пароходством за аренду флота, с Хабаровской нефтебазой за топливо, однако сохранял штат, изыскивая всяческие пути для заработка, в том числе совершенно нетривиальные. Так, по договоренности с китайской стороной в Хэйхэ были отправлены крановщики вместе с техникой, которые 4 месяца разгружали суда на китайской территории. В целом же внешнеэкономические связи расширялись: по навигации 1992 года речниками только в КНР было перевезено 152 тыс. российских туристов. При этом, потенциал Амурского речного флота не был исчерпан, речники были готовы перевезти и большее количе-

ство пассажиров, но пропускная способность таможни была очень низкой – на переходах на китайской и русской стороне скапливались огромные очереди. В расширении нуждались и мощности причалов, как в Хэйхэ, так и в Благовещенске. Как отмечал начальник В. С. Руденко, «китайцы ориентируются на мост», поэтому долгое время китайская сторона не занималась проблемой оптимизации причалов; лишь в 1992 году они осуществили на причале Хэйхэ монтаж двух 5-тонных и одного 20-тонного крана. Этого было недостаточно, и суда по-прежнему, теряя время, простаивали под разгрузкой. С российской стороны также существовали ограничения в причальных мощностях, в связи с чем Руденко предлагал неординарное решение – направлять китайские суда под разгрузку прямо к зейскому причалу, чему активно воспрепятствовали пограничники, ссылаясь на запрет иностранным судам заходить во внутренние воды [19].

Отметим, что исключительная близость Амурской области к приграничным территориям КНР обуславливала появление немалого количества идей быстрого пересечения границы. В феврале 1992 года «для обеспечения непрерывности грузового, пассажирского потоков через государственную границу и их дальнейшего увеличения» администрация Амурской области и администрация Народного Правительства округа Хэйхэ подписали совместный протокол об открытии воздушного сообщения между г. Благовещенском и Хэйхэ на вертолетах Ми-8 и самолетах Як-40 и Ан-24 (Государственный архив Амурской области (далее – ГАО). Ф. Р-2286. Оп. 1. Д. 8. Л. 103). Однако эта нетривиальная идея трансграничных перелетов (вероятно, не имеющая аналогов в российском приграничье) так и не была осуществлена по соображениям пограничной безопасности. Исключительная географическая близость Благовещенска как областного административного центра к Китаю была не

только фактором развития взаимных контактов, но и сдерживающим обстоятельством в реализации многих проектов.

Тем не менее, транспортная система Амурской области в 1990-е гг. стала связующим звеном различных регионов РФ и СНГ с Китаем. «Только через Благовещенский и Полярковский порты товарообмен осуществляли 10 стран СНГ, а также около 30 российских краев и областей» [7, С. 39]. Об этом в своем письме к и.о. председателя Правительства РФ Е. Т. Гайдару от 1 июля 1992 года упоминал глава администрации Амурской области А. А. Кривченко. Он отметил, что руководство Амурской области и провинции Хэйлунцзян пришли к взаимопониманию в решении проблемы пассажирских и грузовых перевозок через р. Амур в период навигации и обратился к Е. Гайдару с просьбой дать разрешение на судоходство по р. Амур между портами РФ «альтернативным юридическим лицам», а также открыть для них государственную границу РФ на основе Правил международного судоходства в районах Благовещенск – Хэйхэ, Поярково – Цикэ, Джалинда – Синань, Ушаково – Хума, Благовещенск – Харбин, Поярково – Харбин. Кривченко подчеркивал, что и российской, и китайской сторонами «была признана необходимость преодоления монополизма Амурского речного пароходства (Россия) и Хэйлунцзянского речного пароходства (КНР) через развитие конкурирующих компаний. В Амурской области достаточно предпринимателей, способных создать конкуренцию существующим структурам в области судоходства по р. Амур» (ГАО. Ф. Р-2286. Оп. 1. Д. 8. Л. 58). По содержанию данного письма министр транспорта РФ В. В. Ефимов в своем письме зам. председателя правительства РФ А. Н. Шохину от 28 июля 1992 года сообщил, что плавание по р. Амур осуществляется в соответствии с действующим Уставом внутреннего водного транспорта и Правилами плавания по пограничным рекам Амурского

бассейна, не имеется никаких препятствий на пути развития «альтернативных судоходных структур», и никаких дополнительных разрешений на судоходство по р. Амур не требуется (ГААО. Ф. Р-2286. Оп. 1. Д. 8. Л. 134).

Объем товарооборота через временный погранпереход «Благовещенск» возрастал высокими темпами, активно развивались туристические связи и обмены делегациями. 16 января 1992 года Министерство транспорта РФ и Министерство коммуникаций КНР подписали «Соглашение об организации перевозок внешнеторговых грузов российскими и китайскими судами по рекам Амур и Сунгари», в Ст. 1. которого было отмечено, что «в целях обеспечения перевозок внешнеторговых грузов между Россией и КНР речным транспортом на реках Амур и Сунгари открыты для захода российских судов китайские порты Хэйхэ, Цикэ, Тунцзян, Фуцзин, Цзямусы, Харбин и для захода китайских судов российские порты Благовещенск, Поярково, Нижнеленинское, Хабаровск, Комсомольск, Маго. В этих портах осуществляется выполнение пограничных, таможенных, карантинно-санитарных и других формальностей для судов заграничного плавания и внешнеторговых грузов». Ст. 2 гласила, что «...в целях дальнейшего развития перевозок грузов российско-китайской торговли, организации транзитных перевозок грузов третьих стран на российских и китайских судах по рекам Амур и Сунгари российская сторона открывает участок реки Амур от порта Комсомольск-на-Амуре до устья для прохода китайских торговых судов с 15 мая 1992 года...». Ст. 7 и 8 устанавливали, что объемы перевозок грузов речным транспортом через эти порты будут согласовываться сторонами ежегодно на заседаниях постоянно действующей рабочей группы по транспорту Российско-Китайской межправительственной комиссии по экономическому, торговому и научно-техническому сотрудничеству, а Амурское речное пароходство и Хэйлунцзянское

управление пароходства «...должны были заключать договоры и соглашения по вопросам судоходства и организации перевозок...» [16].

В 1993 году ордена Трудового Красного Знамени Амурское речное пароходство было преобразовано в акционерное общество открытого типа «Амурское речное пароходство», которое через три года было переименовано в открытое акционерное общество «Амурское пароходство». В управлении «Амурского пароходства» находились речные и морские порты, пристани, специализирующиеся на перевалке, перевозке, хранении грузов, добыче нерудных строительных материалов, РЭБы, осуществляющие ремонт судов и строительство, судостроительные заводы. Всего в 1990-е гг. в области работали четыре речных порта: Благовещенский, Свободненский, Зейский, Пояровский, оснащенные причалами, складами и перегрузочной техникой (портальные и плавучие краны), удобными затонами для зимовки флота. Благовещенский порт представлял собой высокомеханизированное портовое хозяйство, которое обеспечивало 54 % перевозок грузов и 59 % перевозок пассажиров в объеме перевозок речного транспорта области. Порт специализировался на перевалочных грузах, поступавших для портов среднего и частично нижнего Амура, и отправке строительных грузов собственной добычи. Основную часть грузооборота Свободненского порта составляли уголь и строительные материалы. Через Поярково осуществлялся вывоз райчихинского угля в Хабаровский край и потребителям области. Уголь занимал наибольший удельный вес и в перевозках речного порта Зейя. Через Благовещенский и Пояровский порты осуществлялись перевозки пассажиров и экспортно-импортных грузов в КНР. В среднем за навигацию речники перевозили 500–600 т грузов и свыше 150 тыс. пассажиров; 60 % пассажирских перевозок составляли перевозки в КНР по туристической линии [1].

К началу 1990-х гг. относится и зарождение пассажирского порта «Амурассо». В ноябре 1988 года при Амурском областном управлении сельского хозяйства была создана организация «Амуркоммерциявнешторг» для ведения внешнеэкономической деятельности и сотрудничества с Китаем. Ее руководителем был В. Н. Сушков. В декабре того же года руководство «Амуркоммерциявнешторга» отправилось на переговоры в Китай (пешком по льду Амура в сопровождении пограничников). Были достигнуты договоренности по сотрудничеству: «Амуркоммерциявнешторг» начал отправлять в Китай вагоны с удобрениями, оттуда шли товары народного потребления, одежда, обувь – то, что тогда было в дефиците на российской стороне. В декабре 1989 года было создано ЗАО «Пассажирский порт «Амурассо», Сушков становится его руководителем. Первым большим проектом вновь созданного акционерного общества, задачей которого было обеспечение перевозки туристов и товаров из России в Китай и из Китая в Россию, стало строительство причальной стенки и пункта пропуска Благовещенск – Хэйхэ. Вся инфраструктура была построена на намывной территории, отвоеванной у Амура. Первоначальные 3 гектара превратились в 18; через четверть века в собственности ЗАО «Пассажирский порт «Амурассо» находились семизэтажное административное здание, пункты пропуска, речной вокзал, несколько терминалов, производственная база, склады, доки, причалы. В 1990-е гг., когда суда распродавались на металлолом, Сушков стал собирать свою флотилию: первые суда были реконструированы из построенных еще в 1950-е гг. теплоходов («Гагара», «Благовещенск», «Алмаз», «Малахит»), а в 2005 году Сушков полностью обновил состав флота, заменив все суда на новые [11, С. 12–15].

«Амурассо» также решило сложную проблему перевозки грузов и пассажиров в осен-

ний период замерзания Амура и в весеннее время его очистки ото льда, когда навигация теплоходов была невозможна. Фирма обзавелась судами на воздушной подушке (часть закупила, часть сделала сама), так называемыми пумами, которые отличаются исключительной надежностью в водных перевозках, в том числе в период ледостава. С введением в регулярную эксплуатацию «пум» пересечение границы перестало зависеть от годовых сезонов, а порт «Амурассо» стал единственным речным международным пунктом пропуска в России, работающим круглогодично. В летнее время по Амуру курсировали теплоходы, а в зимнее – действовала ледовая переправа. Технология такой переправы была разработана учеными Якутского научно-производственного комплекса Министерства геологии СССР и заключалась в намораживании мощного ледового настила на естественных ледовых дорогах. Осенью 1990 года областным производственным объединением «Амуравтодор» было закуплено 6 установок «Град-1», которые выбрасывали струю воды по горизонтали до 70 метров. Размельченная в пыль вода быстро застывала на морозе, что позволяло быстро наращивать толщину настила [5]. По договору с Благовещенским речным портом «Амуравтодор» производил обустройство ледовой дороги и обеспечивал ее соответствие требованиям безопасности. Благовещенский погранотряд и таможенная служба обеспечивали круглосуточный доступ к ледовой дороге дорожных бригад, работников гидрометецентра и дорожно-транспортной службы ГАИ УВД для производства контроля и аварийно-спасательных работ (ГААО. Ф. Р-2286. Оп. 1. Д. 3. Л. 48–49). Ледовая переправа между Благовещенском и Хэйхэ действовала обычно с января до конца марта (в зависимости от состояния льда). Перевозка пассажиров непосредственно по льду осуществлялась автобусами вместимостью до 24 человек, оборудованных в соответствии с

правилами пассажирских перевозок и установленной фактической массой (ГААО. Ф. Р-2286. Оп. 1. Д. 134. Л. 149). Только сравнительно недавно, начиная с 2011 года, в зимний период между Хэйхэ и Благовещенском стал сооружаться понтонный мост из барж, вмерзавших в лед и таким образом сохранявший свою устойчивость до первых признаков весеннего ледохода.

Одной из проблем в развитии пассажирских перевозок с Китаем было отсутствие в Благовещенске пассажирского контрольно-пропускного пункта (КПП), отвечающего современным требованиям. В своем обращении к заместителю председателя правительства РФ А. Н. Шохину от 30 сентября 1992 года глава администрации Амурской области А. Кривченко подчеркивал, что Амурская область имеет границу с КНР по судоходной р. Амур протяженностью 1460 км, китайская сторона проявляет большой интерес к торговле с российскими приграничными территориями, но сдерживающими торговлю факторами является отсутствие в Благовещенске (и области) соответствующей инфраструктуры, необходимого количества гостиниц и офисов, складских помещений, подъемных механизмов, автотранспорта и т.д. «Переход туристов через границу, оформление и пропуск грузов через таможенную слишком усложнены; область теряет многие сотни миллионов рублей на повторном таможенном декларировании поступающих из других регионов грузов, что подрывает у местных предпринимателей заинтересованность оказывать партнерам из России и СНГ посреднические услуги». Кривченко также отмечал, что в китайском Хэйхэ, расположенном напротив Амурской области, часть территории объявлена свободной экономической зоной, китайские предприниматели имеют там таможенные льготы. Он предлагал создать на свободной территории возле Благовещенска площадью 250–300 га район интенсивного внешнеэкономического сотруд-

ничества (РИВС) – единую с КНР таможенную зону со складскими помещениями, автобазами и автостоянками, представительскими офисами, совместными предприятиями – и обеспечить резидентам таможенные и налоговые льготы (ГААО. Ф. Р-2286. Оп. 1. Д. 9. Л. 134–137). Этот проект получил одобрение зам. премьера Госсовета КНР, Председателя китайской части Межправительственной российско-китайской комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству Тянь Цзюнь, но без поддержки российского руководства так и остался на бумаге.

Китайская сторона, напротив, после открытия границ использовала все возможности развернувшихся внешнеэкономических связей с Россией для развития своих приграничных территорий и их инфраструктуры. Для провинции Хэйлунцзян, учитывая ее выгодное географическое положение, исторический опыт взаимодействия с Россией (строительство Китайско-Восточной железной дороги и Харбина, создание с помощью СССР промышленных предприятий), правительством Китая была определена роль посредника между развитыми провинциями Восточного и Юго-Восточного Китая, с одной стороны, и странами СНГ – с другой. Одним из ключевых центров для связей провинции Хэйлунцзян с Россией стал г. Хэйхэ. В 1984 году, когда приграничная российско-китайская торговля только возрождалась, генеральный секретарь Коммунистической партии Китая (КПК) Ху Яобан посетил приграничный Хэйхэ и произнес известную фразу: «...на юге – Шэньчжэнь, на севере – Хэйхэ. Это – два крыла, которые помогут [Китаю] лететь...». Безусловно, его впечатлило исключительное географическое положение Хэйхэ, расположенного всего в 750 м от Благовещенска через р. Амур (такое же расстояние разделяет грузовые терминалы портов Хэйхэ и Благовещенск), но задолго до этого официального визита для

порубежных с Россией китайских территорий китайским правительством была разработана четкая стратегия развития.

В сентябре 1986 года порт Хэйхэ был официально открыт экспортом сои в Благовещенск в количестве 1200 т. В марте 1992 года Госсовет КНР придал Хэйхэ статус открытого города. В том же 1992 году приграничная торговля провинции Хэйлуцзян составила 60 % от общего объема приграничной торговли всего Китая со странами СНГ, при этом из указанных 60 % на порт Хэйхэ приходилось 45 %. В 1993 году количество людей, пересекших российско-китайскую границу через порт Хэйхэ, достигло 754,4 тыс. чел., что явилось абсолютным максимумом среди портов Северо-Восточного, Северного и Северо-Западного Китая [22, С. 17–18]. В целом же после принятия в 1991 году Госсоветом КНР «Уведомления в отношении предложений по укреплению и процветанию приграничных районов посредством активного развития приграничной торговли и экономического сотрудничества» на российско-китайской границе «получили приоритетное право на ведение приграничной торгово-экономической деятельности такие города, как Маньчжоули, Хуньчунь, Хэйхэ и Суйфэньхэ. С 1995 года для этих городов были уменьшены отчисления в бюджет с целью стимулирования их экономического роста, предоставлено право самостоятельно утверждать создание предприятий с размером иностранных инвестиций до 10 млн. долл.» [9, с. 54]. К концу 90-х гг. в провинции официально было утверждено 25 пунктов пропуска, в том числе приграничные речные порты Фуюань, Жаохэ, Хэйхэ, Тунцзян и внутренние речные порты Цзямусы, Харбин и Фуцзинь. И, хотя принятые меры не привели к кардинальным экономическим прорывам в развитии приграничных территорий, они стимулировали их социально-экономическое развитие и дали толчок новым проектам. Так, объемы экспорта и импорта Хэйхэ в 1995–

2000 гг. составили 2,06 млрд. долл.; за указанный период в Хэйхэ было реализовано 425 проектов экономического и технического сотрудничества на общую сумму более 300 млн. долл. Китайские аналитики отмечали, что «сотрудничество с Амурской областью для Хэйхэ и для всей провинции Хэйлуцзян – уникальный исторический шанс» [23, С. 14].

В свою очередь, после открытия границ российская региональная администрация очень быстро осознала, что сотрудничество территорий российского Дальнего Востока с Китаем, в частности с провинцией Хэйлуцзян, является не только шансом для социально-экономического развития, но и элементарно способом выживания в сложившихся условиях пореформенной России при стремительно ухудшавшихся демографических показателях (в 1990-е гг. население Дальнего Востока сократилось на 960 тыс. чел.; в эти годы темпы сокращения численности дальневосточного населения были в 7,6 раза больше, чем по России в целом [10]) и оторванности Дальневосточного региона от центральных районов страны. «...Географические, исторические, геополитические реалии Дальневосточного региона делают неизбежным сотрудничество с Китаем... Хозяйственные структуры Китая и России достаточно сильно взаимосвязаны, и целый ряд рынков обеих стран не могут существовать друг без друга», – подчеркивал глава администрации Амурской области В. П. Полеванов на совещании по проблемам развития российско-китайских отношений в Дальневосточном регионе в Благовещенске в январе 1994 года, им были приведены и цифры объемов грузов и пассажиров, перевезенных через российско-китайскую границу. Так, в 1993 году объем грузов, перевезенных через таможенную область, составил 597,4 тыс. т (84 % к уровню 1992 года), транспортных средств было пропущено 74,6 тыс. ед. (116,5 %), через границу проследовала 771 тыс. пассажиров (122,4 %). Общее количество предприятий,

осуществлявших экспортно-импортные операции, в 1993 году возросло почти в 2 раза – до 900 против 490 в 1992 году. Внешнеторговый оборот области в 1993 году равнялся 407,9 млн. долл. (97,9 % к уровню 1992 года), из них с Китаем – 374,9 млн. долл. (91,9 %). Полеванов также выделил причины, негативно влиявшие на «амурско-китайские» взаимоотношения, в числе которых отмечал «техническую неспособность таможен и пограничных переходов справиться с возросшим за последние три года в десятки раз потоком грузов и пассажиров» (ГААО. Ф. Р-2286. Оп.1. Д.154. Л.7–8). Он также внес предложение (оставшееся, впрочем, только в протоколах совещания) разрешить китайским судам входить с лоцманом во внутренние воды РФ – по р. Зее в речной порт г. Свободного, а российским судам – во внутренние воды КНР – по р. Сунгари в речной порт г. Харбина (ГААО. Ф. Р-2286. Оп. 1. Д. 154. Л. 10).

Необходимость модернизации приграничной логистики вызвала к жизни проект строительства моста Благовещенск – Хэйхэ, который в условиях рассогласованности между российским центром и регионами и слабой эффективности российских управленческих механизмов стал хрестоматийным примером длительности воплощения в жизнь. На протяжении 1990-х гг. шло обсуждение проекта на различных уровнях. В июне 1995-го премьер-министр КНР Ли Пэн посетил Россию и подписал соглашение о совместном строительстве моста через Амур. Несмотря на готовность китайской стороны немедленно приступить к его сооружению, в российское правительство только к осени 2005 года было подготовлено и отправлено на экспертизу его технико-экономическое обоснование, а строительство начато лишь в 2016 году. Как известно, мост был завершён в 2019 году, однако ввод его в эксплуатацию сегодня отложен до неопределённого времени в связи с разразившейся пандемией COVID-19.

Между тем, увеличение международных грузо- и пассажиропотоков обостряло существовавшие транспортные проблемы. В 1995 году за границу с туристическими целями выехало 213,5 тыс. чел. амурчан (по сравнению с 1994 годом произошло увеличение в 1,5 раза). Ежедневно до 800 российских туристов выезжали в КНР – в Хэйхэ, Харбин и другие города. Погранпереход «Благовещенск» стал одним из крупнейших на Дальнем Востоке – в 1995 году через него прошли 135 тыс. т международных грузов и 373 тыс. чел. пассажиров. Вторым по значимости пунктом пропуска в области стал пункт пропуска «Поярково» – в 1995 году через него проследовало 44,2 тыс. т грузов и 8,3 тыс. пассажиров. Через КПП «Джалинда» было пропущено всего 630 т. грузов при пропускной способности более 130 тыс. т., т.е. возможности этого КПП были использованы не в полной мере. Это было характерно для всех трех вышеупомянутых переходов – к 1995 году их потенциальная пропускная способность грузов составила 1100 тыс. т., пассажиров – 850 тыс. чел., но использовалась не полностью: для пропуска товаров – только на 17 %, для перевозки пассажиров – на 45 % (ГААО. Ф. Р-2286. Оп. 1. Д. 258. Л. 67–70).

Низкая пропускная способность российских КПП и инфраструктур населенных пунктов, их необустроенность стала серьезным препятствием в расширении российско-китайских связей. Эту проблему в своей докладной записке вице-премьеру правительства РФ А. Н. Шохину подробно проанализировал генконсул РФ в Шэньяне А. Ф. Никитин. Он предложил в приграничных населенных пунктах (Забайкальск, Пограничный, Краскино, Благовещенск) создать «свободные экономические районы, районы приграничного экономического сотрудничества и районы совместного освоения, стимулировав здесь создание совместных российско-китайских акционерных компаний по строительству, торговле, автоперевозкам; организа-

цию совместных предприятий; создание участков свободной торговли и обмена вблизи линии границы»; стимулировать расширение авиаперевозок между центрами приграничных областей России и провинций Китая; привлечь к проведению работ по благоустройству приграничных населенных пунктов и их КПП туристические организации РФ. Никитин высказывал также радикальные предложения – «предоставить на срок 3–4 года хозяйственно-правовую самостоятельность местным районным (городским) администрациям» (дав им возможность создавать «небольшие хозяйственные структуры», в том числе на акционерной основе, а также получать в свое распоряжение часть средств, идущих от пошлинных и иного рода сборов), а также разрешить местным администрациям получать и использовать кредитную и иную помощь, предлагаемую китайскими административными и коммерческими администрациями для обустройства российских приграничных населенных пунктов и их КПП (ГААО. Ф. Р-2286. Оп. 1. Д. 8. Л. 48–51).

Эти тезисы базировались на основе развивавшихся международных и внешнеэкономических контактов между приграничными территориями России и Китая, а также на опыте Китая, в 1990-е гг. осуществившем детальную разработку правовой базы своей внешнеэкономической деятельности, набравшей обороты по мере распространения концепции «социалистической рыночной экономики». Закон КНР о внешней торговле (ЗоВТ), принятый 12 мая 1994 года и вступивший в силу с 1 июля 1994 года, стал основой внешнеторговой системы Китая. В соответствии с ЗоВТ во всем Китае был установлен единый порядок ведения внешнеторговой деятельности; ее участникам была предоставлена независимость, разрешен свободный импорт и экспорт товаров, услуг и технологий и т.д. [21].

Таким образом, китайские провинциальные власти приграничных северо-восточных территорий, действуя в соответствии с указаниями

правительства КНР и опираясь на поддержку государства, были всесторонне готовы к выходу на внешнеэкономический рынок. К сожалению, активного включения российских приграничных территорий в эти процессы не произошло. В провинции Хэйлуцзян было создано 10 торговых зон, из которых самыми значимыми оставались Хэйхэ (российский город-сосед – Благовещенск) и Суйфэньхэ (Пограничный), но, несмотря на удобное географическое положение и наличие природно-ресурсного потенциала, статуса свободных экономических зон (СЭЗ) они так и не получили. Среди основных причин этого следует назвать несовершенство российского законодательства, отсутствие необходимого финансирования для развития инфраструктуры СЭЗ, недостаточную проработанность проектов и т.д. В условиях недостаточного государственного контроля на пограничных пунктах пропуска нередко реализовывались криминальные, «теневые» схемы, а КПП становились территорией, где процветали взяточничество и коррупция. В Амурской области к концу 1990-х гг. действовали три погранперехода: Благовещенск – Хэйхэ, Поярково – Сюньхэ и Джалинда – Синань. Но, несмотря на особое значение и важность приграничных погранпереходов, к концу последнего десятилетия XX века их потенциальные возможности (по пропуску грузов – 1100 тыс. т., по пропуску пассажиров – 850 тыс. чел. в год) использовались лишь на 0,04 % и на 70 % соответственно [15, С. 249].

С каждой навигацией падали и объемы переработки грузов ЗАО «Торговый порт Поярково».

Так, если в навигацию 1995 года было переработано 967 тыс. т., то в навигацию 1996 года – 567 тыс. т. В навигацию 1997 года ЗАО «Торговый порт Поярково» в качестве основного груза переработал 494,4 тыс. т угля (в том числе 418,2 тыс. т для Амурской ТЭЦ), 5 тыс. т угля было отправлено в Китай, 3530 т – для воинских частей Амурской области,

РОССИЙСКОЕ ОБЩЕСТВО В МИРОВОМ ИСТОРИЧЕСКОМ ПРОЦЕССЕ

6077 т – для Архаринской администрации и 12 514 т – для Константиновской администрации. Кроме того, в Китай было перевезено 11 тыс. т металлолома, 96 т сухого молока и 6390,5 т сои. Всего за навигацию 1997 года паром порта Поярково выполнил 34 рейса в КНР, с соей было перевезено 563 машины, с металлоломом – 78.

Теплоход «Хрусталь» перевез 1560 туристов. В целом, как отмечал директор ЗАО «Торговый порт Поярково» В. А. Дьяченко, в 1980-е гг. такие объемы грузов порт «перерабатывал за месяц». Всего же за 9 месяцев 1997 года порт планировал получить доходов 7867 млн. руб., но этот план был выполнен на 96 % (7517 млн. руб.), расходы составили 6361 млн. руб., и еще порт оставался должен китайской стороне 20 тыс. долл. по судозаходам.

По словам Дьяченко, международные перевозки в Китай приносили порту живые день-

ги, но расширение сотрудничества мешала необустроенность перехода в районе Поярково [14].

Наблюдавшаяся двойственность – с одной стороны, объективная необходимость и выгода развивать международные связи с Китаем, с другой – сохранявшийся примитивизм приграничной инфраструктуры и логистики – не давала приграничным отношениям Амурской области и провинции Хэйлуцзян выйти на новый уровень, хотя в силу географического положения Амурской области её основным внешнеторговым партнером оставался Китай. Данные о внешнеторговом обороте области и доле в нем Китая в 1990-е гг. представлены в Табл. 1.

Таблица 1 – Внешнеторговый оборот Амурской области и доля в нем Китая (млн долл.)

Показатель	1993 год	1994 год	1995 год	1996 год	1997 год	1998 год
Всего						
Оборот	407,6	189,5	140,1	98,2	118,4	96,2
Экспорт	233,2	91,3	63,8	46,0	51,8	44,9
Импорт	174,7	98,2	76,3	52,2	66,6	51,3
Государства – участники СНГ						
Оборот		33,0	15,8	11,0	17,1	4,8
Экспорт		3,8	1,4	0,6	0,4	1,2
Импорт		29,2	14,4	10,4	16,7	3,6
Зарубежные страны (без государств – участников СНГ)						
Оборот	407,6	156,5	124,3	87,2	101,3	91,4
Экспорт	233,2	87,5	62,4	45,4	51,4	43,7
Импорт	174,4	69,0	61,9	41,8	49,9	47,7
Из них Китай						
Оборот	374,5	84	54,4	58,7	66,7	51,7
Экспорт	202,7	53,4	32,4	29,3	34,5	31,1
Импорт	171,8	30,6	22,0	29,4	32,2	20,6

(Составлено по данным «Госкомстат России»

Амуроблкомитет госстатистики. Внешнеэкономическая деятельность в Амурской области в 1998 г.». – Благовещенск, 1999. – С. 10, 16–17).

Из данных таблицы видно, что на протяжении 90-х гг. динамика внешней торговли постоянно менялась. Наивысший пик пришелся на 1992–1993 гг., затем наблюдается резкое снижение указанного показателя (это было связано с усложнившимися правилами выезда российских и китайских граждан на территорию соседней страны и повышением тарифов на импорт), а затем – волнообразная амплитуда со спадом в период российского дефолта 1998 года. Объемы товарооборота с Китаем в общем объеме внешнеторгового оборота области всегда были значительными – от максимальных показателей в 91,9 % в 1993 году до минимальных в 38,8 % в 1995 году, но в среднем составляли более 50 %.

Основными статьями экспорта в Китай были соевые бобы, минеральные удобрения, электроэнергия, рельсы, бывшие в употреблении, цинк, отходы и лом черных и цветных металлов, жесть белая, лесоматериалы, комбайны зерноуборочные, молоко сухое. Основными статьями импорта из Китая являлись продукты питания, а также ткани, электроды, сети рыболовные, медицинское оборудование, стройматериалы, насосы для ГСМ, торговое оборудование, велосипеды, посуда, алюминий серноокислый. По данным на 1998 год, 9 % во внешнеторговом обороте области составляли бартерные сделки, причем 99 % из них приходились на сделки с Китаем, хотя они постепенно и вытеснялись валютно-импортными операциями. Предметом бартера по экспорту с Китаем стали соевые бобы, электроэнергия, изделия из древесины, лесоматериалы обработанные и необработанные, отходы и лом черных металлов, плавсредства; по импорту – мясо блочное, фрукты, рис, ткани и мешки из синтетических волокон, портландцемент, насосы ГСМ, плиты древесно-стружечные, мебель, эмали [4].

Еще одной формой внешнеэкономической деятельности была международная торговля услугами. Большая часть экспортных услуг области с момента открытия границ также приходилась на Китай (99 % общего объема экспортных услуг), за 1999 год – 2,2 млн. долл., что было примерно на уровне 1995 года и на 49 % ниже объемов 1998 года. Почти 1/3 общего объема экспортных услуг составили транспортные услуги: грузовые и пассажирские перевозки, сдача транспорта в наем, обслуживание и ремонт китайских судов в портах Амурской области. Все транспортные услуги были оказаны Китаю такими предприятиями, как ЗАО «Торговый порт Зeya» и ЗАО «Пассажирский порт «Амурассо». Что касается импортных услуг, то их общий объем в 1999 году составил 3,3 млн. долл. (по сравнению с показателем 1998 года снизился в 5 раз); из них около трети приходилось на Китай. Наибольшую долю импортных услуг (57 %) занимали услуги старательных артелей, использовавших труд иностранных граждан; 19 % приходилось на оплату туристическими фирмами пребывания российских граждан за рубежом. Объем же транспортных услуг, складывавшихся из расходов амурских судов за границей (расходы по обработке и хранению грузов, оплата портовых сборов, техническое обслуживание и ремонт), составил в 1999 году лишь 8 % (к уровню 1998 года сократился на 57 %); такие услуги оказывали ЗАО «Торговый порт Благовещенск», ЗАО «Пассажирский порт «Амурассо», ГУП «Автоколонна-1893» [5].

Внешнеэкономическая деятельность стала одним из важных секторов области. За счет торговли с Китаем была удовлетворена значительная часть спроса населения области на сахар, фрукты, мясные продукты, рис, чай, кондитерские изделия, одежду и обувь. Но в целом, приграничные внешнеэкономические связи не оказывали благоприятного воздействия на внутреннее экономическое

развитие региона, прежде всего потому, что характер и уровень развития внешнеэкономических связей не соответствовал внутреннему экономическому потенциалу. Нарастал разрыв между уровнями развития приграничных регионов Дальнего Востока России и северо-восточных провинций КНР, что обуславливало получение Китаем наибольшего экономического и социального эффекта в процессе осуществления международных связей. Состояние внешнеэкономической деятельности не отвечало требованиям и интересам Приамурья [13, С. 246–247]. К концу последнего десятилетия XX века доля регионов Дальнего Востока во внешней торговле России не превышала 4 %, а доля Амурской области во общем товарообороте Дальнего Востока – лишь 2 %. В 1998 году доля Амурской области в экспорте и импорте провинции Хэйлунцзян составила 0,01 % и 1,5 % соответственно, что свидетельствовало о незначительном влиянии области на торговлю провинции и в целом на развитие Северо-Восточного Китая [21, С. 250].

Заключение.

Итак, рассмотрев роль амурского речного транспорта в развитии контактов Амурской области и провинции Хэйлунцзян в 1990-е гг., мы приходим к выводу, что в целом он выполнял функцию связующего звена между приграничными территориями российского Дальнего Востока и Северо-Восточного Китая, обеспечивая перевозку грузов и пассажиров. Это в немалой степени было обусловлено многолетней деятельностью российских судов на Амуре и имевшимся историческим опытом взаимодействия российских и китайских речников в решении проблем обеспечения судоходства по пограничной акватории. Последнее десятилетие XX века стало периодом кардинальных трансформаций для Амурского речного транспорта, когда вследствие социально-экономических реформ в России и на рос-

сийском Дальнем Востоке были разрушены складывавшиеся десятилетиями связи между предприятиями, закрыты налаженные речные маршруты, стали нерентабельны практически все внутренние перевозки. В то же время, открытие границ дало возможность строить и развивать международные связи с сопредельным Китаем на совершенно новых условиях. Намечившиеся еще в середине 1980-х гг. новые направления приграничного российско-китайского сотрудничества несли в себе значительный потенциал для развития российских регионов и, в частности, Амурской области. Однако, несмотря на ее уникальную географическую близость к Китаю, этот потенциал так и не был реализован. В условиях наступившей децентрализации госконтроль над промышленными и производственными предприятиями области был полностью утрачен, что привело к их захватническому переходу в частные руки, дальнейшему искусственному банкротству и расхищению. Амурскому речному транспорту необходимы были финансовые вливания для его поддержки и ремонта, но в сложившейся ситуации поиск средств был практически полностью возложен на плечи руководителей-речников. Амурские порты приспособлялись к новым условиям, заключая договоры на перевозку грузов в Китай и обеспечивая пересечение границы пассажирами, однако в целом эти связи носили инерционный характер. На фоне ограниченных полномочий и средств у региональных властей нерешенной оставалась проблема приграничной инфраструктуры, несовершенства пунктов пропуска на границе, что вкупе со стагнацией российских дальневосточных территорий в эпоху реформ и отсутствием четкой стратегии по их развитию создавало серьезные препятствия для подъема на качественно новый уровень внешнеторговых связей с активно идущим вперед Китаем. Тем не менее роль Амурского речного транспорта во

взаимодействии российских и китайских сопредельных территорий была значительной – при отсутствии иной (железнодорожной, автомобильной, воздушной) инфраструктуры его деятельность фактически обеспечила выживание Амурской области в социально-экономических условиях 1990-х гг., заложила основу для дальнейшего развития торгово-экономических, научных, гуманитарных и иных связей Дальнего Востока России с северо-восточными провинциями КНР.

Библиография:

1. Амурская область. Транспорт и связь. Госкомстат Амурской области. – Благовещенск: Амуроблкомстат, 1997. – С. 10.
2. Амурский статистический ежегодник. Госкомстат Амурской области. – Благовещенск: Амуроблкомстат, 2000. – С. 100-102.
3. 75 лет в рейсе: Сборник научных статей. – Хабаровск: Хабаровское книжное издательство, 1973. – 151 с.
4. Госкомстат России. Амуроблкомитет госстатистики. Внешнеэкономическая деятельность в Амурской области в 1998 г. – Благовещенск, 1999. – С. 6.
5. Давыдов Л. Через Амур по ледяному настилу // Амурская правда. – 1990. – 28 ноября.
6. Иванов С.А. Формирование приграничного с Россией пояса открытости КНР // Ойкумена. Регионоведческие исследования. – 2009. – № 3 (10). – С. 52-59.
7. Лаврентьев А.В. Приграничная транспортная система сообщений между российским Дальним Востоком и КНР (вторая половина 1980-х – 1990-е годы) // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. – 2009. – № 4. – С. 36-41.
8. Кузьмин Л. На водных трассах Приамурья // Амурская правда. – 1982. – 4 июля.
9. Минакир П.А. Дальний Восток и Забайкалье накануне реформы: концепция вхождения в рынок // Пространственная экономика. – 2017. – № 1. – С. 17–51. DOI: 10.14530/se.2017.1.017–051.
10. Плешивцев А.В. К вопросу о взаимосвязи внешнеэкономической деятельности и экономического развития региона (на примере Амурской области) // Россия и Китай на дальневосточных рубежах. Вып. 4. – Благовещенск: Издательство АмГУ, 2002. – С. 243-248.
11. Позднякова М. Владимир Сушков: «Хочешь добиться успеха – действуй!» // Деловое Приамурье. – 2014. – № 3 (58). – С. 12-15.
12. Россия и Китай: четыре века взаимодействия: история, современное состояние и перспективы развития российско-китайских отношений / Под ред. А.В. Лукина. – М.: Весь мир, 2013. – С. 467-468.
13. Рыбаковский Л.Л. Демографический потенциал Дальнего Востока, его динамика и качество (Доклад на 5-м Дальневосточном международном форуме 4–5 октября 2011 г.). [Электронный ресурс]. – URL: <http://rybakovsky.ru/naseleniereg1.html> (дата обращения: 05.01.2020).
14. Славин В. Закончилась очередная навигация // Михайловский вестник. – 1997. – № 153 (8271). – 18 ноября.
15. Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (1917–1974). – М.: Наука, 1977. – 368 с.
16. Соглашение между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством коммуникаций Китайской Народной Республики об организации перевозок внешнеторговых грузов российскими и китайскими судами по рекам Амур и Сунгари (16.01.1992 г.). [Электронный ресурс]. – URL: <http://allmedia.ru/laws/DocumShow.asp?DocumID=40254&DocumType=0> (дата обращения: 13.12.2020).

17. Сухов А.М. Содружество советских и китайских речников // 40 лет КНР (Сб-к статей). Из серии «Тихий океан: социально-экономические и политические проблемы». – Хабаровск, 1990. – С. 17-21.
18. Терновец Е.В. Влияние транспортной инфраструктуры на эффективность внешне-экономических связей Амурской области с КНР // Россия и Китай на дальневосточных рубежах. Вып. 4. – Благовещенск: Изд-во АмГУ, 2002. – С. 248-251.
19. Тимченко М. Дружно – не грузно // Амурская правда. – 1992. – 11 декабря.
20. Тимченко М. «Надежда нас не покидает» (Благовещенскому речному порту – 125 лет) // Амурская правда. – 1998. – 11 июля.
21. 中华人民共和国对外贸易法 (1994年) (Закон о внешней торговле КНР 1994 года). [Электронный ресурс]. – URL: http://www.gov.cn/flfg/2005-06/27/content_9851.htm (дата обращения: 13.01.2021) (на кит. яз.).
22. 黑河市口岸办. 黑河—布市口岸若干问题研究 (Канцелярия порта Хэйхэ. Исследование некоторых проблем портов Хэйхэ и Благовещенск) // Дунъюэ Чжунъя шичан яньцзю. – 2001. – № 8. – С. 17-21 (на кит. яз.).
23. 张明元, 张玉龙, 齐伟, 徐霄天, 付国霞, 李培培. 黑河与阿穆尔州地区合作研究报告 (Чжан Минъюань, Чжан Юйлун, Ци Вэй, Сюй Сяотянь, Фу Гося, Ли Пэйпэй. Доклад об исследовании регионального сотрудничества между Амурской областью и Хэйхэ) // Хэйхэ сюэкань. – 2011. – № 1. – С. 10-16 (на кит. яз.).
- the Amur Region]. – Blagoveshchensk: Amuroblkomstat, 1997 (In Russ.).
2. Amurskiy statisticheskiy yezhegodnik. Goskomstat Amurskoy oblasti [Amur Statistical Yearbook. Goskomstat of the Amur Region]. – Blagoveshchensk: Amuroblkomstat, 2000. (In Russ.).
3. 75 let v reyse: Sb-k nauchnyh statej [75 years on the voyage: Collection of scientific articles]. – Habarovsk: Hab. kn. izd-vo, 1973. – 151s. (In Russ.).
4. Goskomstat Rossii. Amuroblkomitet gosstatistiki. Vneshneekonomicheskaya deyatel'nost' v Amurskoy oblasti v 1998 g. [Goskomstat of Russia. Amuroblokomitet of state statistics. Foreign economic activity in the Amur region in 1998] – Blagoveshchensk, 1999. (In Russ.).
5. Davydov L. (1990) Cherez Amur po ledyanomu nastilu [Through Amur on the ice floor], *Amurskaya Pravda*. 28 noyabrya. (In Russ.).
6. Ivanov S.A. (2009) Formirovanie prigranichnogo s Rossiej poyasa otkrytosti KNR [Formation of the China Openness Belt bordering Russia], *Ojkumena. Regionovedcheskie issledovaniya*. № 3(10). – S.52-59. (In Russ.).
7. Lavrent'ev A.V. (2009) Prigranichnaya transportnaya sistema soobshchenij mezhdru rossijskim Dal'nim Vostokom i KNR (vtoraya polovina 1980-h-1990-e gody) [Cross-border transport system of communications between the Russian Far East and the PRC (second half of the 1980s-1990s)], *Gumanitarnye issledovaniya v Vostochnoj Sibiri i na Dal'nem Vostoke*. № 4. – S. 36-41. (In Russ.).
8. Kuz'min L. (1982) Na vodnyh trassah Priamur'ya [On the waterways of the Amur region], *Amurskaya Pravda*. 4 iyulya. (In Russ.).
9. Minakir P.A. (2017) Dal'nij Vostok i Zabajkal'e nakanune reformy: koncepciya vhozheniya v rynek [The Far East and Transbaikalia on the eve of the reform: the concept of entering the market], *Prostranstvennaya*

References:

1. Amurskaya oblast'. Transport i svyaz'. Goskomstat Amurskoy oblasti [Amur region. Transport and communication. Goskomstat of

- ekonomika*, № 1. – S. 17–51. DOI: 10.14530/se.2017.1.017-051. (In Russ.).
10. Pleshivcev A.V. (2002) K voprosu o vzaimosvyazi vneshneekonomicheskoy deyatel'nosti i ekonomicheskogo razvitiya regiona (na primere Amurskoj oblasti) [On the issue of the relationship between foreign economic activity and economic development of the region (on the example of the Amur Region)], *Rossiya i Kitaj na dal'nevostochnyh rubezhah*. Vol.4. – Blagoveshchensk: Izd-vo AmGU. – S.243-248. (In Russ.).
11. Pozdnyakova M. (2014) Vladimir Sushkov: «Hochesh' dobit'sya uspekha – dejstvuj!» [Vladimir Sushkov: «If you want to succeed – act!», *Delovoe Priamur'e*. №3 (58). – S. 12-15. (In Russ.).
12. Rossiya i Kitaj: chetyre veka vzaimodejstviya: istoriya, sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya rossijsko-kitajskih otnoshenij [Russia and China: Four Centuries of Interaction: History, Current State and Prospects for the Development of Russian-Chinese Relations] / Ed. A.V. Lukin. – M.: Ves' mir, 2013. – 704s. (In Russ.).
13. Rybakovskij L.L. Demograficheskij potencial Dal'nego Vostoka, ego dinamika i kachestvo (Doklad na 5-m Dal'nevostochnom Mezhdunarodnom forume 4-5 oktyabrya 2011 g.) [Demographic potential of the Far East, its dynamics and quality (Report at the 5th Far Eastern International Forum on October 4-5, 2011)]. – URL: <http://rybakovsky.ru/naseleniereg1.html> – (Accessed: 05.01.2020). (In Russ.).
14. Slavin V. (1997) Zakonchilas' ocherednaya navigaciya [Another navigation has ended], *Mihajlovskij vestnik*. № 153 (8271), 18noyabrya. (In Russ.).
15. Sladkovskij M.I. (1977) Istoriya torgovo-ekonomicheskikh otnoshenij narodov Rossii s Kitaem (1917 - 1974) [History of trade and economic relations of the peoples of Russia with China (1917 - 1974)]. – M.: Nauka. – 368s. (In Russ.).
16. Soglasenie mezhdru Ministerstvom transporta Rossijskoj Federacii i Ministerstvom kommunikacij Kitajskoj Narodnoj Respubliki ob organizacii perevozok vneshnetorgovyh gruzov rossijskimi i kitajskimi sudami po rekam Amur i Sungari (16.01.1992 g.) [Agreement between the Ministry of Transport of the Russian Federation and the Ministry of Communications of the People's Republic of China on the organization of transportation of foreign trade cargo by Russian and Chinese vessels along the Amur and Songhua Rivers (01.16.1992)]. – URL: <http://allmedia.ru/laws/DocumShow.asp?DocumID=40254&DocumType=0> – (Accessed: 13.12.2020). (In Russ.).
17. Suhov A.M. (1990) Sodruzhestvo sovetских i kitajskih rechnikov [Commonwealth of Soviet and Chinese river workers], *40 let KNR (Sb-k statej). Iz serii «Tihij okean: social'no-ekonomicheskie i politicheskie problemy» [40 years of the PRC (Collection of articles). From the series "The Pacific Ocean: Socio-Economic and Political Problems"]* – Habarovsk, 1990. – p.p. 17-21. (In Russ.).
18. Ternovec E.V. (2002) Vliyanie transportnoj infrastruktury na effektivnost' vneshneekonomicheskikh svyazej Amurskoj oblasti s KNR [Influence of transport infrastructure on the effectiveness of foreign economic relations between the Amur Region and the PRC], *Rossiya i Kitaj na dal'nevostochnyh rubezhah*. Vol. 4. – Blagoveshchensk: Izd-vo AmGU. – S. 248-251. (In Russ.).
19. Timchenko M. (1992) Druzjno – ne gruzno [Friendly - not heavy], *Amurskaya Pravda*. 11 dekabrya. (In Russ.).
20. Timchenko M. (1998) «Nadezhda nas ne pokidaet» (Blagoveshchenskomu rechnomu portu 125 let») [«Hope does not leave us» (Annunciation river port is 125 years old)], *Amurskaya Pravda*. 11 iyulya. (In Russ.).

21. 中华人民共和国对外贸易法 (1994年) [Chinese Foreign Trade Law 1994]. – URL: http://www.gov.cn/fifg/2005-06/27/content_9851.htm – (Accessed: 05.01.2020). (In Chin.).

22. 黑河市口岸办 (2001) 黑河—布市口岸若干问题研究 [Heihe Port Office. Investigation of some problems of the ports of Heihe and Blagoveshchensk], *Dongou Zhongya shichang yanjiu*, № 8, p.p. 17-21. (In Chin.).

23. 张明元, 张玉龙, 齐伟, 徐霄天, 付国霞, 李培培 (2011) 黑河与阿穆尔州地区合作研究报告 [Zhang Mingyuan, Zhang Yulong, Qi Wei, Xu Xiaotian, Fu Gouxia, Li Peipei. Report on the study of regional cooperation between the Amur region and Heihe], *Heihe xuekan*. №1, p.p. 10-16. (In Chin.).