

На правах рукописи



Цай Ин

**АМУРСКИЙ РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ
В РОССИЙСКО- КИТАЙСКИХ ОТНОШЕНИЯХ
НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ В КОНЦЕ XX – НАЧАЛЕ XXI ВВ.**

Специальность 5.6.1 – Отечественная история

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Красноярск – 2024

Диссертация выполнена в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Благовещенский государственный педагогический университет»

Научный руководитель: **Залеская Ольга Владимировна**
доктор исторических наук, доцент

Официальные оппоненты: **Ващук Ангелина Сергеевна**,
доктор исторических наук, главный научный сотрудник отдела социально-политических исследований федерального государственного бюджетного учреждения науки «Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН»

Макеева Светлана Борисовна,
Кандидат исторических наук,
заведующий отделом региональной демографии Института демографических исследований федерального научно-исследовательского социологического центра Российской академии наук

Ведущая организация: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Комсомольский-на-Амуре государственный университет»

Защита состоится 19 апреля 2024 г. в 16-00 часов на заседании диссертационного совета 24.2.404.06 при ФГАОУ ВО «Сибирский федеральный университет» по адресу: по адресу: 660041, г. Красноярск, пр. Свободный, 79, ауд. Р8-06.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте ФГАОУ ВО «Сибирский федеральный университет» <http://www.sfu-kras.ru>

Автореферат разослан «__» _____ 2024 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета



Ковалев Александр Сергеевич

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Исследование деятельности Амурского речного транспорта в российско-китайских отношениях на Дальнем Востоке имеет большое значение для изучения российско-китайского сотрудничества в области речных перевозок, осмысления накопленного исторического опыта России и Китая на межгосударственном и межрегиональном уровнях, определения направлений дальнейшего развития отношений двух стран в торгово-экономической, внешнеполитической, гуманитарной и иных сферах.

Степень разработанности проблемы. В *российской историографии* имеется ряд работ, в которых были проанализированы вопросы развития транспортной отрасли на Дальнем Востоке России и сотрудничество в транспортной сфере между РФ и КНР в исследуемый период.

В трудах А.Б. Бардаля прослежена эволюция дальневосточного транспортного комплекса в период реформ 1990-х гг. в России, освещены аспекты международного российско-китайского сотрудничества в области транспорта¹. В работах А.В. Лаврентьева рассматриваются административно-правовые и организационные вопросы сотрудничества в транспортной сфере². Российско-китайские связи в области транспорта детально исследуются в работах Г.Н. Романовой, которая рассматривает международные речные перевозки после начала политики «реформ и открытости»³.

П.А. Минакир рассматривал проблемы транспорта в контексте хозяйственного освоения Дальнего Востока, системно исследуя различные экономические институты региона на микро- и макроуровнях⁴. Ж.В. Петрунина исследовала программы и планы федеральных и муниципальных органов власти по развитию приграничных территорий в транспортной отрасли, анализировала причины проблем в реализации этих проектов⁵.

¹ Бардаль А.Б. Международное сотрудничество в области транспорта (Дальний Восток и Северо-Восточный Китай) // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2012. №3; Она же. Транспортные взаимодействия России и Китая // ЭКО. 2014. № 6; Она же. Этапы развития транспортной системы Дальнего Востока России // ПДВ. 2020. №2 и др.

² Лаврентьев А.В. Развитие транспортных сообщений между российским Дальним Востоком и странами АТР (вторая пол. 1980-х–1990-е годы) // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2010. №4; Он же. Изменения в системе транспортного обеспечения российского Дальнего Востока в 1990-е годы и их социальные последствия // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2011. №4; Он же. Трансформация организационной и кадровой структуры транспорта Дальнего Востока: опыт переходного периода // Территория новых возможностей. Вестник ВГУЭС. 2015. №. 2 (29) и др.

³ Романова Г.Н. Российско-китайские торгово-экономические и научно-технические связи в 80-е гг. XX в. // Записки Амурского областного краеведческого музея и общества краеведов. Вып.9. Благовещенск, 1999; Она же. Транспортные коммуникации Дальнего Востока России в системе международных региональных связей // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2008. №3(44); Она же. Северо-Восточный Китай: торговые связи во второй половине 80-х гг. XX в. // Общество и государство в Китае. 2015. №2(45).

⁴ Минакир П.А. Дальний Восток и Забайкалье накануне реформы: концепция вхождения в рынок // Пространственная экономика. 2017. № 1; Он же. Дальний Восток и другие регионы в модифицирующейся экономике России // Экономическая наука современной России. 2004. № 1.

⁵ Петрунина Ж.В. Активизация речных перевозок между Хабаровским краем и провинцией Хэйлунцзян (конец XX – начало XXI вв.) // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества: Мат-лы VII между. научно-практ. конф. (Благовещенск – Хэйхэ, 22-23 мая 2017 г.). Вып. 7. Благовещенск, 2017; Она же. Российско-китайское взаимодействие на реке Амур в XXI веке: задачи и возможности // Восток – Запад: история и современность: ежегодник. Вып.1. Благовещенск, 2021 и др.

Значимой является монография под ред. А.В. Лукина⁶, освещающая взаимодействие России и Китая на межгосударственном и межрегиональном уровнях и содержащая ряд сведений о порубежных речных перевозках и приграничном сотрудничестве в 1980-1990-е гг. В контексте диссертации особенно ценен раздел, написанный в соавторстве В.Г. Дацышеном, В.Л. Лариным, Г.Н. Романовой, в котором дается характеристика вклада амурских речников в развитие экономических связей Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая⁷.

Историческая ретроспектива развития транспортной отрасли российского Дальнего Востока и приграничных транспортных связей с Китаем представлена в монографиях Л.М. Медведевой⁸, М.А. Ковальчука⁹. Ценные факты об истории Амурского пароходства почерпнуты в работах краеведа, бывшего сотрудника Благовещенского речного порта А.Н. Медниковой¹⁰, которая представила богатый фактический материал о деятельности речников на Амуре.

Несмотря на имеющиеся научные труды в сфере транспорта, в российской историографии речной транспорт на Амуре в конце XX – начале XXI вв. не становился темой отдельного исследования.

В *китайской историографии* анализу сферы транспорта на российском Дальнем Востоке и в Северо-Восточном Китае и транспортным связям между порубежными территориями России и Китая посвящен ряд работ. В работах Го Ляньчэна, Чжоу Юй, Ма Биня, Хао Цзяньхэна, Су Фэнлиня, Чжан Фэнлиня¹¹ представлена характеристика транспортных систем двух стран, исследуются особенности взаимодействия Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая в сфере транспорта. Авторы подчеркивают, что сущность и содержание сотрудничества в области транспорта обусловлено уровнем развития межгосударственных и межрегиональных отношений и экономического взаимодействия двух держав, отмечают, что речной транспорт является важным компонентом транспортной системы России и Китая.

⁶ Россия и Китай: четыре века взаимодействия: история, современное состояние и перспективы развития российско-китайских отношений / Под ред. А.В. Лукина. М., 2013.

⁷ Дацышен В.Г., Ларин В.Л., Романова Г.Н. Замок с границы снят. Приграничные регионы в российско-китайских отношениях // Россия и Китай: четыре века взаимодействия / Под ред. А.В. Лукина. М., 2013. С. 409-512.

⁸ Медведева Л.М. Развитие транспорта и его роль в освоении Дальнего Востока СССР (20-30-е годы XX века). Владивосток, 2002.

⁹ Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (втор. пол. XIX в. – июнь 1941 г.). В 2-х кн. Хабаровск, 1997; Он же. Исторический опыт формирования транспортной отрасли Дальнего Востока России (70-е гг. XIX в. – июнь 1941 г.). Хабаровск, 2003.

¹⁰ Медникова А.Н. Амур – река жизни. Книга о реке и речниках Амурской области. Благовещенск, 2014; Она же. Амурское пароходство // Прошлое и настоящее Амурского речного пароходства: Мат-лы науч.-практич. конф. Благовещенск, 2018.

¹¹ Го Ляньчэн. Чжун-Э цюйюй цзинци хэцзо лудзин таньси (Исследование и анализ пути китайско-российского регионального экономического сотрудничества) // Дунбэйя луньтань. 2007. №3; Го Ляньчэн, Чжоу Юй, Ма Бинь. Чжунго дунбэй дишюй юй Э Юаньдун дишюй цзюутун юньшю ванло цзи чэньшиюнь кунцзянь цзинци лянъси (Транспортные сети и пространственные экономические связи между Северо-Востоком Китая и Дальним Востоком России и городскими агломерациями) // Дунбэйя луньтань. 2017. №3; Хао Цзяньхэн, Су Фэнлинь. Цзуй цзинь шинянь Хэйлунцзян шэн юй Элосы да маои цзинци хэцзо гуанъси (Отношения торгового-экономического сотрудничества между провинцией Хэйлунцзян и Россией за последние десятилетия) // Сибобия янцзю. 1999. №2(149); Чжан Фэнлинь. Элосы юаньдун кайфа юй Дунбэйя гоцзя цзинмао хэцзо (Развитие Дальнего Востока России и торгового-экономического сотрудничества со странами Северо-Восточной Азии) // 2018 Ди у цзе Чжун-Э цзинци хэцзо юй «И дай и лу» дуйцзе гаоцэн чжикю луньтань вэньцзи (Мат-лы 5-го форума аналитического центра высокого уровня по сопряжению китайско-российского экономического сотрудничества и инициативы «Один пояс, один путь»). Харбин, 2018.

При исследовании связей дальневосточных порубежных территорий России и Китая в области транспорта китайскими учеными рассматриваются направления и формы экономического и торгового сотрудничества двух регионов. Общей чертой этих работ является то, что авторы (Чжао Жуйюй, Чан Фэйфань, Чжао Цзин, Янь Нань, Хань Инди, Шао Цзя, Сюй Цзин)¹² отмечают значительные различия в организации логистики и строительстве инфраструктуры между Россией и Китаем, и представляют «методы и стратегии» по преодолению различий и развитию двустороннего транспортного сотрудничества. Однако, в данных работах нет подробной характеристики системы речного транспорта на Амуре.

В ряде узконаправленных работ (Ли Биньюй, Чэнь Ганчэн, Чжао Сяоцинь, Сунь Шичзе, Сюй Чжаочэн, Гао Вэйминь, Пань Шичан)¹³ подробно описывается совместная хозяйственная деятельность двух стран в сфере речного транспорта, приводятся свидетельства успешного сотрудничества между судоходными компаниями России и Китая на Дальнем Востоке, освещаются показатели грузовых и пассажирских речных перевозок.

Исследователи из РФ и КНР сходятся во мнении, что значение транспортных коммуникаций на дальневосточных рубежах (в т.ч. и роль Амурского транспорта), их роль в региональном сотрудничестве на фоне реализации стратегии развития дальневосточных территорий исключительно важны. Однако следует отметить, что всестороннего комплексного обобщающего исследования, раскрывающего роль Амурского речного транспорта в развитии российско-китайских связей на Дальнем Востоке, в российской и китайской исторической науке пока не появилось.

Целью диссертационной работы является исследование направлений деятельности Амурского речного транспорта в российско-китайских отношениях на Дальнем Востоке в конце XX – начале XXI вв.

Чтобы достичь этой цели, в работе были определены следующие **задачи**:

1. Проанализировать внешнеполитические и социально-экономические

¹² Чжао Жуйюй. Дунбэйя шойой цзяотун юньшю хэцэ чжун цуньцай дэ вэньти юй чулу (Проблемы и пути решения в сфере регионального транспортного сотрудничества в Северо-Восточной Азии) // Дунбэйя луньтань. 2002. №4; Чан Фэйфань, Чжао Цзин. Чжунго Элосы цизчу шэши хуалянь хутун цзи Чжунго юй Элосы цизчу шэши цзяньшэ дэ юлэши фэнси (Анализ преимуществ и недостатков взаимосвязанности инфраструктуры России и Китая и участия Китая в российском инфраструктурном строительстве) // Чжунго цзинци даокань. 2019. №1; Янь Нань. Хэйлунцзяншэнь дуй Э маои хэцэ чжэцзю иньсю цзи дуйсэ яньцзю (Исследование ограничений и контрмер торгового сотрудничества провинции Хэйлунцзян с Россией) // Дуйвай маои. 2018. №1. С. 65; Хань Инди. Чжунэ шанье маои фачжань сяньчжун юй дуйсэ яньцзю (Исследование состояния развития и контрмер китайско-российской коммерческой торговли) // Сяндай шанмао. 2019. №1; Шао Цзя, Сюй Цзин. Хэйхэ дицхой дуй Э чукоу маои яньцзю (Изучение экспортной торговли района Хэйхэ в России) // Чжиши цзинци. 2019. №6.

¹³ Ли Биньюй. Цяньтань Чжун-Э цзехэ ханьюнь кайфа лион (Краткое обсуждение вопросов развития и использования судоходства на пограничных реках между Китаем и Россией) // Кэцзи синьси. 2008. №21; Чэнь Ганчэн, Чжао Сяоцинь, Сунь Шичзе, Сюй Чжаочэн. Элосы цзяотун цзинкуан Ицзи чжунэ цзяотун фачжань юаньцзин таньто (Обсуждение текущей транспортной ситуации в России и видения развития перевозок между Китаем и Россией) // Ляонин цзяотун кэсэю юй цизшу. 2003. №10; Гао Вэйминь. Чжун-Э цзехэ шуйшан цзяотун аньцюань цзяньгуань хэцэ цзичжи таньтао (Обсуждение механизма сотрудничества по надзору за безопасностью водного движения на китайско-российской пограничной реке) // Цзяотун юньшубу гуаньли ганьбу сюэюань сюбао (Журнал Института управленческих кадров Министерства транспорта). 2018. Т. 28. № 2; Пань Шичан. Хэйлунцзян ханьюнь цзяотун сошу ганкоу гуйхуа фэнси (Анализ планирования портов при корпорации Хэйлунцзянского пароходства) // Ганкоу гуйхуа. 2005. № 7.

условия деятельности транспорта на Амуре в контексте российско-китайских отношений.

2. Проследить изменения в структуре управления Амурского пароходства и организации его деятельности на рубеже XX – XXI вв.

3. Выделить и исследовать направления деятельности речного транспорта на Амуре по обеспечению межрегиональных приграничных связей Дальнего Востока России и провинции Хэйлунцзян.

4. Рассмотреть деятельность Амурского речного транспорта в обеспечении грузо- и пассажироперевозок между приграничными территориями российского Дальнего Востока и провинции Хэйлунцзян.

5. Охарактеризовать сотрудничество амурских и хэйлунцзянских речных судоходных компаний.

6. Показать роль и значение Амурского речного транспорта в российско-китайских отношениях на Дальнем Востоке в конце XX – начале XXI вв.

Объект исследования – Амурский речной транспорт в конце XX – начале XXI вв.

Предмет – деятельность Амурского речного транспорта по обеспечению межрегиональных приграничных связей Дальнего Востока России и провинции Хэйлунцзян (КНР) в контексте российско-китайских отношений в конце XX – начале XXI вв.

Хронологические рамки исследования охватывают период с конца XX по начало XXI века, а именно 1988-2008 гг. Нижний рубеж обусловлен предоставлением Госсоветом КНР преференций для приграничной торговли (апрель 1988 г.), заключением соглашения между КНР и СССР об установлении и развитии торгово-экономических связей (июнь 1988 г.), открытием портов, активизацией речных грузо- и пассажироперевозок по Амуру и началом взаимных туристических поездок российских и китайских туристов (сентябрь 1988 г.). Верхняя граница хронологических рамок определяется 2008 г., когда Амурское пароходство кардинально изменило форму собственности, а под влиянием мирового экономического кризиса произошел спад грузо- и пассажироперевозок речными судами.

Территориальные рамки исследования охватывают часть юга Дальнего Востока России, граничащего с Китаем по Амуру (от слияния Шилки и Аргуни), а именно – Амурскую область, Еврейскую автономную область (ЕАО), часть Хабаровского края (до слияния Амура с р. Уссури) и порубежные территории провинции Хэйлунцзян. В территориальные рамки не включены граничащие по Аргуни территории Забайкальского края и автономного района Внутренняя Монголия, т.к. Забайкалье географически не принадлежит к Дальнему Востоку России, являясь частью юго-востока Восточной Сибири, и вошло в состав ДФО в 2018 г.

Методологической основой диссертации являются принципы диалектики, историзма и объективности. Диалектика позволила проанализировать количественные трансформации перевозок грузов и пассажиров в их связи

с качественными изменениями работы Амурского речного транспорта в исследуемый период. Применение принципа историзма позволило изучить развитие речного транспорта на Амуре в динамике. Объективность исследования выражается в точном учете фактического и статистического материала, комплексном анализе изученных документов.

В работе автором были применены общенаучные методы: анализ, синтез, дедукция и индукция, которые позволили всесторонне проанализировать круг рассматриваемых в работе проблем, создать целостную картину взаимодействия России и Китая на приграничных дальневосточных территориях в сфере речных перевозок. В ходе исследования были также использованы частные научные методы: проблемный, проблемно-хронологический, сравнительно-исторический, статистический и др. При анализе исторических явлений и фактов автор использовал системный подход, с помощью которого деятельность речного транспорта на Амуре рассмотрена как структура в системе российско-китайских межрегиональных отношений.

При изучении процесса развития Амурского речного транспорта мы опирались на классификацию транспортной системы Дальнего Востока, составленную А.Б. Бардаль в контексте социально-экономических условий развития дальневосточного региона. Классификация позволила проанализировать процесс развития дальневосточной транспортной системы с учетом внутренних и внешних факторов, выделить волны подъема и спада в развитии транспорта, в т.ч. речного.

Понятие «речной транспорт» включает в себя «транспорт, который осуществляет перевозки пассажиров и грузов по водным путям – естественным (реки, озера) и искусственным (каналы, водохранилища)». В свою очередь, под «Амурским речным транспортом» в нашей работе мы понимаем речной транспорт, перевезший пассажиров и грузы по водным каналам речной системы р. Амур и включавший (в разные исторические периоды) российские суда, баржи, буксиры и т.д. Амурского пароходства и иных судоходных компаний.

Источниковую базу исследования составил комплекс источников, которые условно можно разделить на несколько групп.

Первая группа представлена неопубликованными архивными документами из Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), Государственного архива Амурской области (ГААО), Государственного архива Хабаровского края (ГАХК), Государственного архива Еврейской автономной области (ГА ЕАО).

В ГАРФ автором были изучены документы в фондах Ф.10200 «Правительство РФ», Ф.10212 «Министерство внешних экономических связей и торговли РФ».

В ГААО автором были детально исследованы фонды Ф.Р-2492 «Речной порт Благовещенск», Ф.Р-116 «Верхнеамурское управление речного транспорта», Ф.Р-2286 «Администрация Амурской области», Ф.Р-2301 «Коми-

тет международных, внешнеэкономических связей и торговли администрации Амурской области», Ф.Р-2506 «Открытие и развитие приграничного безвизового туризма между Амурской областью и КНР».

Из ГАХК автор вводит в научный оборот новые документы фонда Ф.Р.736 «АООТ "Амурское речное пароходство"» и Ф.Р.1675 «ГУ "Амурское государственное бассейновое управление"».

В ГА ЕАО важная информация была почерпнута из фонда Ф. 596 «Управление внешнеэкономических и международных связей правительства ЕАО».

Ко второй группе источников относятся опубликованные документальные материалы (законодательные акты, декларации, межправительственные и межведомственные соглашения, планы и программы развития Дальнего Востока)¹⁴, статистические материалы¹⁵, ежегодные отчеты по состоянию экономики и торговли пров. Хэйлунцзян, г. Хэйхэ, а также материалы китайской канцелярии китайско-российского совместного комитета по пограничному речному судоходству, канцелярии порта Хэйхэ¹⁶.

Третью группу источников составили ведомственные отчеты ОАО «Амурское пароходство», Дальневосточного таможенного управления, Благовещенской таможни Федеральной таможенной службы России, представительства МИД России в г. Благовещенске, а также Министерства торговли Китая.

Четвертую группу источников составляет периодическая печать РФ и КНР, где почерпнуты сведения о взаимодействии российских и китайских речников, сотрудничестве приграничных портов и пароходных компаний двух стран¹⁷.

В работе нашли отражение интервью, собранные автором в ходе встреч с китайскими и российскими представителями властных структур и судоходных компаний (*пятая группа источников*).

В целом, комплекс привлеченных источников, как опубликованных, так и архивных, дает возможность решить поставленные в исследовании задачи.

Научная новизна исследования.

1. Впервые проанализирована структура (меняющиеся в зависимости от

¹⁴ Совместная декларация об основах взаимоотношений между РФ и КНР. 1992 г.; Совместная российско-китайская декларация 1996 г. // Сборник российско-китайских договоров, 1949-1999. М., 1999. С. 333-337; Федеральная целевая программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на 1996-2005 и до 2010 года». URL: <https://docs.cntd.ru/document/901813799?marker=6580IP>. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Забайкальского региона на период до 2025 года. Правительство РФ. URL: <http://m.government.ru/docs/33593/> и др.

¹⁵ Хабаровский край. Статистический ежегодник. Хабаровск, 1997-2008 гг.; Амурская область. Транспорт и связь. Благовещенск, 1997; Амурская область и провинция Хэйлунцзян: показатели развития. Благовещенск, 2001. Внешнеэкономическая деятельность Амурской области в условиях рыночных реформ. Благовещенск, 2002 и др.

¹⁶ Хэйлунцзян дуйвай цзинци маои няньцзянь (Ежегодник внешней экономики и торговли провинции Хэйлунцзян). Харбин, 1990; Хэйхэ ши коуань бань. (Канцелярия порта Хэйхэ) // Дунъюу Чжунъя шичан яньцзю. 2001. №8. Хэйхэ няньцзянь 2019 нянь (Ежегодник города Хэйхэ 2019 г.). Хэйхэ, 2019; Чжун-Э гоцзин хэлю шихан седин хуэйбянь. Чжун-Э гоцзин хэлю хансин лянхэ эйбянь хуэй Чжунфан баньгушиси (Сборник китайско-российских соглашений о пограничном речном судоходстве. Китайская канцелярия Китайско-российского совместного комитета по пограничному речному судоходству). Апрель 2019.

¹⁷ Амурская Правда; Биробиджанская Звезда; Благовещенск; Дальний Восток; Деловое Приамурье; Хэйлунцзян жибао; Гоцзи шанбао; Чжунго шуйюньбао; Чжунго цзяотунбао и др.

социально-экономической и политической ситуации формы собственности, внутренняя организация предприятий речного транспорта) и показатели (динамика пассажиро- и грузоперевозок) функционирования речного транспорта на Амуре на рубеже XX-XXI вв.

2. Выявлены и детально освещены основные направления деятельности Амурского речного транспорта в российско-китайских отношениях на Дальнем Востоке в конце XX – начале XXI вв.

3. Показана роль Амурского речного транспорта в российско-китайских отношениях на Дальнем Востоке, выявлена его значимость в упрочении приграничных контактов.

4. В научный оборот введен значительный массив новых исторических источников на русском и китайском языках: архивных документов, ведомственных отчетов, материалов периодики, интервью и т.д. Китаеязычные документы и материалы, использованные в диссертации, впервые переведены на русский язык автором.

Положения, выносимые на защиту.

- Взаимодействие между дальневосточным регионом России и китайской провинцией Хэйлунцзян в сфере речных перевозок было обусловлено геополитическим соседством – приграничным положением двух регионов, их географической близостью, а также наличием общей границы по р.Амур, установленной по фарватеру. Это определило специфику приграничных российско-китайских отношений, развитию которых способствовала деятельность Амурского речного транспорта. Особенно активно развивались речные перевозки в Амурской области, которая оказалась в наиболее выгодном положении для осуществления приграничного взаимодействия.

- В сложных социально-экономических условиях исследуемого периода коммерциализация Амурского речного транспорта и его переориентация на внешние перевозки была вынужденной необходимостью, которая обеспечила выживание не только самих пароходных компаний, но и региона в целом. Но при этом увеличение количественных и качественных показателей в деятельности Амурского речного транспорта не произошло.

- Река Амур выступает в российско-китайских отношениях как пограничная река, которая соединяет берега разных стран и является естественным каналом/дорогой для осуществления взаимодействия на разных уровнях и направлениях, в том числе грузоперевозок, приграничного туризма, сотрудничества судоходных компаний. Эти направления стали важнейшими для экономики переходного периода.

- Сформировавшиеся направления деятельности Амурского речного транспорта по обеспечению приграничных контактов между Россией и Китаем стали важнейшим элементом российско-китайского сотрудничества. Благодаря налаживанию долгосрочных деловых отношений между судоходными компаниями двух стран, подкрепленными документально-нормативной базой, а также развитию грузоперевозок и приграничного туризма, происходила стабилизация связей между приграничными регионами. Это

способствовало укреплению российско-китайских отношений между Дальним Востоком России и провинцией Хэйлунцзян на всех уровнях.

Теоретическая и практическая значимость исследования. Положения диссертации призваны восполнить пробелы в исторической науке по изучению форм и направлений транспортного сотрудничества на р. Амур в контексте российско-китайских отношений на рубеже XX-XXI вв. Полученные результаты могут быть использованы для решения вопросов сотрудничества в области перевозок грузов и пассажиров на Амуре в рамках углубления и развития российско-китайских отношений в новую эпоху.

Результаты исследования могут быть использованы при подготовке работ по истории России, Китая и российско-китайских отношений, лекционных курсов и учебников для высших и специальных учебных заведений; для анализа текущей ситуации в российско-китайских отношениях и планов сотрудничества в области речных перевозок на Амуре.

Апробация работы. Основные положения и выводы диссертационного исследования были представлены автором в виде научных сообщений на региональных, международных и всероссийских научных конференциях и форумах в Благовещенске, Магадане, Хабаровске, Владивостоке, Чите, Иркутске, Улан-Удэ, Казани, Томске, Новосибирске, Екатеринбурге, Красноярске, Пензе, Москве (РФ), Хэйхэ, Харбине (КНР). По теме диссертации опубликовано 25 научных статей, из них 5 статей в журналах, входящих в перечень ВАК¹⁸.

Структура работы. Работа состоит из введения, двух глав, заключения, списка источников и литературы, приложений.

СТРУКТУРА И ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обоснована актуальность темы, показана степень изученности проблемы, сформулированы цель и задачи диссертации, определены новизна, объект и предмет исследования, хронологические и географические рамки, проведен анализ источниковой базы, раскрыты теоретическая и практическая значимость работы.

В первой главе **«Внешнеполитические и социально-экономические условия для становления и развития Амурского речного транспорта на российском Дальнем Востоке»** рассматривается развитие речного транспорта на Амуре в исторической ретроспективе, проанализировано межгосударственное и межрегиональное взаимодействие России и Китая

¹⁸ Цай Ин. Амурский речной транспорт во взаимодействии Амурской области (Россия) и провинции Хэйлунцзян (Китай) в 1990-е гг. // Вестник государственного и муниципального управления. 2021. Т.10. №2; Цай Ин, Залеская О.В. Сотрудничество Амурского речного пароходства и Хэйлунцзянской пароходной компании по развитию российско-китайских приграничных связей на Амуре // Исторический журнал: научные исследования. 2021. № 6; Цай Ин. Условия развития речных туристических сообщений на Амуре между Дальним Востоком России и провинцией Хэйлунцзян // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2022. №3; Цай Ин, Залеская О.В. Деятельность Амурского пароходства по обеспечению речных перевозок между Россией и Китаем в конце XX – начале XXI в. // Социально-экономический и гуманитарный журнал КрасГАУ. 2023. №2; Цай Ин, Залеская О.В. Деятельность Амурского речного пароходства по обеспечению российско-китайских приграничных связей на Дальнем Востоке в середине 1940-х – 1950-е гг. // Современные востоковедческие исследования. 2023. №2 и др.

по вопросам обеспечения приграничного судоходства, прослежены показатели функционирования Амурского речного транспорта.

В пар. 1.1 **«Зарождение и развитие Амурского речного транспорта в середине XIX в. – середине 1980-х гг. в контексте российско-китайских отношений»** дан обзор зарождения и развития Амурского речного транспорта в период с середины XIX в. по 1980-е гг. и его роль в российско-китайских приграничных связях.

Зарождение Амурского речного транспорта было обусловлено объективными социально-экономическими условиями и ролью Амура как приграничной реки. В конце XIX – начале XX вв. строительство железных дорог на Дальнем Востоке обусловило проведение работ по улучшению судоходства на Амуре, привело к перераспределению грузопотоков¹⁹. В годы Гражданской войны и интервенции произошел упадок транспортной отрасли.

В конце 20-х – 40-е гг. XX в. речной флот модернизируется и технически совершенствуется. Формируется система управления, основными признаками которой стало государственное планирование. Такая управленческая система просуществовала вплоть до конца советского периода. В 1950-е гг. возрастает роль Амурского речного транспорта в сотрудничестве СССР и Северо-Востока Китая. Приграничные связи речников были прерваны в связи с охлаждением отношений между двумя странами, но с потеплением между СССР и КНР и возобновлением приграничной торговли они налаживаются вновь. 1970-е – 1980-е гг. стали периодом расцвета Амурского речного пароходства, показатели деятельности которого были стабильны и демонстрировали положительную динамику. В первой половине 1980-х гг. только в Благовещенском районе Амурское речное пароходство перевозило в среднем 1300 тыс. т грузов ежегодно²⁰. Пароходство вело свою деятельность в бассейне р. Амур и его притоков в Приморском, Хабаровском краях, Амурской и Читинской областях. Наиболее крупными портами, имеющими механизированные причалы, были Хабаровский, Комсомольский, Благовещенский, Свободный, Полярково²¹.

В пар. 1.2 **«Межгосударственное взаимодействие России и Китая в конце XX - начале XXI вв. по вопросам обеспечения приграничного судоходства»** освещается взаимодействие двух стран на межгосударственном уровне в транспортной сфере, анализируются договоры и соглашения, решавшие проблемы судоходства по приграничным рекам.

1980-е гг. стали периодом нормализации отношений между СССР и КНР. Особое внимание стало уделяться транспортному аспекту. В январе 1986 г. в Пекине был подписан «Советско-китайский протокол о возобновлении доставки грузов по пограничным рекам» и достигнута договоренность о возобновлении с мая 1986 г. перевозок грузов речным транспортом

¹⁹ Бардаль А.Б. Этапы развития транспортной системы Дальнего Востока России // ПДВ. 2020. №2. С. 156.

²⁰ ГААО. Ф.Р-116. Оп. 4. Д. 9. Л. 13; Д. 12. Л.Л. 8-9.

²¹ Дальний Восток России: экономическое обозрение / под ред. П.А. Минакира. Хабаровск, 1993. С. 69-70.

– судами Амурского речного пароходства²². В октябре 1986 г. было подписано соглашение о создании советско-китайской Комиссии для разработки схемы комплексного использования пограничных участков Аргуни и Амура. В марте 1987 г. были утверждены «Правила плавания по советско-китайским пограничным участкам рек», которые регламентировали нормы плавания по советско-китайским пограничным участкам рек Амур, Уссури, Аргуни, Сунгача и оз. Ханка²³. В 1992 г. были открыты для захода российских судов китайские порты Хэйхэ, Цикэ, Тунцзян, Фуцзин, Цзямысы, Харбин, а для захода китайских судов – российские порты Благовещенск, Полярково, Нижнеленинское, Хабаровск, Комсомольск, Маго²⁴. Всего в 1992 г. речным транспортом было перевезено грузов между Россией и Китаем 580 тыс. т, в т. ч. из России в Китай 399 тыс. т, и из Китая в Россию – 181 тыс. т.²⁵

После демаркации российско-китайской границы в 2004 г. решение вопросов двусторонней навигации и водных перевозок стало более упорядоченным. На судоходных реках линия российско-китайской государственной границы была определена посередине фарватера реки, на несудоходных реках – посередине реки или посередине ее главного рукава²⁶. Это, а также разработка проектов строительства трансграничных мостов и расширение товарооборота двух стран способствовало взаимной интеграции речного транспорта на Дальнем Востоке.

В пар. 1.3 **«Межрегиональные российско-китайские отношения на Дальнем Востоке и социально-экономические условия для развития Амурского речного транспорта в конце XX – начале XXI вв.»** межрегиональные речные транспортные связи между Россией и Китаем на Дальнем Востоке рассмотрены в контексте социально-экономических условий развития дальневосточного региона в исследуемый период.

К концу 1980-х – началу 1990-х гг. Китай прочно занял нишу первого торгового партнера дальневосточных регионов России: в 1994 г. доля Китая во внешней торговле Хабаровского края составляла 44,2%, Амурской области – 80% и Еврейской автономной области – 92,4%²⁷.

С открытием границ транспортные сообщения (теперь уже не внутрирегиональные, а международные) становятся важным фактором пригра-

²² Романова Г.Н. Северо-Восточный Китай: торговые связи во второй половине 80-х гг. XX в. // Общество и государство в Китае. 2015. №2(45). С. 776.

²³ Лаврентьев А.В., Медведева Л.М. Транспорт российского Дальнего Востока в условиях общественных трансформаций второй половины 1980 - начала 1990-х гг.: исторический аспект // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2012. №2. С. 57.

²⁴ Чжун-Э гоцзин хэло шхан седин хуэйбянь. Чжун-Э гоцзин хэло хансин лянхэ вэйюань хуэй Чжунфан баньгуниш (Сборник китайско-российских соглашений о пограничном речном судоходстве. Китайская канцелярия Китайско-российского совместного комитета по пограничному речному судоходству). Апр. 2019. С. 51-52.

²⁵ ГАРФ. Ф. 10212. Оп. 1. Д. 124. Л. 48.

²⁶ О ратификации Дополнительного соглашения между РФ и КНР о российско-китайской государственной границе на ее Восточной части. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901935170>.

²⁷ Ли Чжуаньсюнь. Чжунго Дунбэй цзинцзишуй юй Элюсы Юаньдун дишуй цзинцамо хэцзо чжаньлюе шэнцзи зэнцзи яньцзо (Исследование вопросов стратегической модернизации торгово-экономического сотрудничества между Северо-Восточной экономической зоной Китая и дальневосточным регионом России) // Чжун-Э гуаньси дэ лиши юй сыньши (История и современное состояние китайско-российских отношений) / Под общ. ред. Гуань Гуйхай, Луань Цзинхэ. Изд.-е 2-е. Пекин, 2009. С. 625.

ничного сотрудничества. Однако восстановление экономических отношений с Китаем вместе с наращиванием спроса в регионе на внешние перевозки усугубило ситуацию в сфере транспортного обслуживания. Обнажились проблемы функционирования приграничных пунктов пропуска. Так, пограничный переход ж/д станция Гродеково в 1989 г. смог пропустить в КНР только 55,6% плановых грузов²⁸. Стратегические планы и программы модернизации транспорта (в т. ч. речного) не были реализованы либо реализованы лишь частично из-за непоследовательности мероприятий, неблагоприятного инвестиционного климата, недостатка финансирования и т.д. (11-й этап по классификации А.Б. Бардаль)²⁹.

Тем не менее, в условиях реформ рубежа XX-XXI вв. внешнеэкономическая деятельность сыграла свою позитивную роль: стала источником пополнения финансовых ресурсов, снабжения населения продуктами и насыщения рынка товарами. Объем приграничной торговли между Россией и КНР вырос с 1,8 млрд. долл. в 1999 г. до 4,9 млрд. долл. в 2003 г. (почти в 4 раза)³⁰. Дальневосточный регион стал посредником по транзиту российских и китайских товаров между западными регионами России и КНР, и вместе с тем сам испытывал серьезную зависимость от китайской продукции. В этих условиях возросла роль речного транспорта в обеспечении приграничных грузо- и пассажироперевозок между двумя странами.

В пар. 1.4 «**Структура и показатели функционирования речного транспорта на Амуре на рубеже XX-XXI вв.**» дается характеристика количественным и качественным показателям развития речного транспорта на Амуре на рубеже XX-XXI вв.

С конца 1980-х гг. в транспортном комплексе начали внедряться элементы хозрасчетных принципов и арендных отношений. Происходили изменения форм собственности; началось развитие кооперативного движения и разгосударствление транспортного имущества. Появляются новые частные компании. К 1995 г. негосударственными предприятиями в РФ выполнялись 80% перевозок в пассажирской сфере водного транспорта³¹.

В 1992 г. началось преобразование пароходств в акционерные общества открытого типа. Почти во всех портах и пароходствах государство получило свою долю, но зачастую только 10-15%. (К концу 2000 г. в акционерные общества были преобразованы почти 94% предприятий речного транспорта)³². В 1993 г. «Амурское речное пароходство» было преобразовано в акционерное общество открытого типа «Амурское речное пароходство». 1994 г. стал для Амурского речного пароходства годом резкого спада производства.

²⁸ Бардаль А.Б. Транспортный комплекс России в период реформ: дальневосточный ракурс // *Пространственная экономика*. 2017. №4. С. 107.

²⁹ Бардаль А.Б. Этапы развития транспортной системы Дальнего Востока России // ПДВ. 2020. №2. С.159.

³⁰ Савка О.Г. Развитие приграничного сотрудничества дальневосточных субъектов РФ со странами АТР // *Тихоокеанская Россия в истории российской и восточноазиатских цивилизаций* (Пятое Крушановские чтения, 2006 г.): В 2 т. Т. 2. Владивосток, 2008. С. 419.

³¹ Лаврентьев А.В. Трансформация организационной и кадровой структуры транспорта ДВ: опыт переходного периода // *Территория новых возможностей. Вестник ВГУЭС*. 2015. №. 2. С. 103.

³² Бардаль А.Б. Транспортный комплекс России в период реформ... С. 108.

Объем перевозок грузов составил 4,2 млн. т (по отношению к 1993 г. спад составил 17%)³³. Снижение перевозок наблюдалось почти у всех предприятий, входивших в состав пароходства, за исключением портов Благовещенск и Полярково, т.к. деятельность этих портов была направлена на внешние перевозки³⁴. В целом, 1990-е г. (12-й этап по классификации А.Б. Бардаль) характеризовались трансформационным спадом и структурной реформой транспортного комплекса. Транспортная система перешла на другие условия функционирования (хозрасчет, приватизация)³⁵.

В 2000-2001 гг., когда в регион стали поступать централизованные ресурсы для создания транспортной инфраструктуры, активизируется строительство объектов инфраструктуры, спад перевозок прекращается, происходит развитие системы пассажирских перевозок (13-й этап по классификации А.Б. Бардаль). Но общий уровень загрузки транспорта остался низким³⁶. В 2001 г. ОАО «Амурское пароходство» было перевезено 1,6 млн т грузов, из них 0,4 млн т составляли внутренние перевозки и 1,2 млн т – заграничные перевозки³⁷. Шло перераспределение грузовых потоков в сторону портов Китая.

С 2005 г. работа Амурского речного пароходства относительно стабилизировалась. В 2005 г. пароходством было перевезено 1,4 млн т грузов, в 2006 г. и в 2007 г. – 1,5 млн т и 1,4 млн т соответственно. Однако, по сравнению с возрастанием объемов перевозок между РФ и КНР железнодорожным и морским транспортом (в 2 и в 3 раза соответственно), объемы перевозок речными судами изменились незначительно и в 2008 г. составили 1,9 млн т. В 2009 г. под влиянием общего экономического кризиса вновь происходит снижение перевозок речными судами Амурского речного пароходства – до 1 млн т³⁸. В 2007 г. Амурское пароходство было выставлено на торги, а в 2008 г. продано холдингу RFP Group.

Во второй главе «**Основные направления деятельности Амурского речного транспорта в российско-китайских отношениях на Дальнем Востоке в конце XX – начале XXI вв.**» проведено исследование важнейших векторов российско-китайского сотрудничества на Амуре, проанализированы показатели работы Амурского речного транспорта в контексте развития приграничных российско-китайских связей.

В пар. 2.1 «**Амурский речной транспорт в грузоперевозках с Китаем**» дается характеристика деятельности транспорта в сфере двусторонних международных грузоперевозок по Амуру, освещены вопросы развития пунктов пропуска и приграничной инфраструктуры. Как отмечает Г.Н.

³³ ГАХК. Ф. Р-736. Оп. 4. Д. 21. Л.Л. 49.

³⁴ ГАХК. Ф.Р-736. Оп. 4. Д. 136. Л.Л. 39-44.

³⁵ Бардаль А.Б. Транспортный комплекс России в период реформ... С. 126.

³⁶ Минакир П.А. Экономика регионов. Дальний Восток / П.А. Минакир; отв. ред. Гранберг. Рос. Акад. Наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. иссл-й. М., 2006. С. 532.

³⁷ ГАХК. Ф. Р-736. Оп. 4. Д. 199. Л. 69.

³⁸ ГАХК. Ф. Р-736. Оп. 4. Д. 238. Л. 200.

Романова, «с 1986 г. железнодорожные, морские и автомобильные перевозки между СССР и КНР дополнились речными, осуществлявшимися судами Амурского речного пароходства»³⁹.

С открытием дальневосточных портов начали развиваться направления грузо- и пассажирских речных перевозок с Китаем. В силу географической близости, «пальма первенства» здесь принадлежала переходу Благовещенск-Хэйхэ (Амурская область). В среднем, за навигацию через этот переход речники перевозили 500-600 т грузов и свыше 150 тыс. пассажиров; из пассажирских перевозок 60% занимали перевезки в КНР по туристической линии⁴⁰. В 2004 г. на балансе ЗАО «Торговый порт Благовещенск» числилось судов: 6 пассажирских, 2 самоходных сухогрузных, 11 буксирных, 30 несамоходных сухогрузных⁴¹. В начале 2000-х гг. Благовещенский пункт пропуска был на 17-м месте из 400 по пропуску туристов и в среднем пропускал по 2 тыс. чел. в сутки⁴².

На рубеже XX-XXI вв. активные связи с Китаем осуществлял и порт Поярково (Амурская область). Он взаимодействовал с китайским портом г. Сюнькэ. Порт осуществлял международные перевалочные операции по разгрузке и погрузке угля, а с конца 1990-х гг. – леса.

Крупнейшим портом на Среднем Амуре, осуществлявшим грузовые и пассажирские перевозки с Китаем, был Хабаровский речной порт. В 1993 г. он вышел из состава Амурского пароходства в статусе АО «Хабаровский речной торговый порт». Сферой деятельности порта стало: подъем лесатопляка на плоторейдах Амура, промывка и продажа мореной древесины в Китай, скупка и перепродажа нестандартного круглого леса, агентирование иностранных и российских судов и т.п.⁴³.

В 1992 г. Комсомольский речной порт акционировался в АО «Амур-Порт» и вышел из состава Амурского речного пароходства. Суда порта доставляли сельхозпродукты из Цзямусы до Комсомольска, а из Комсомольска шли лес, металлопрокат, пиломатериалы, картон, целлюлоза. В Цзямусы было открыто представительство порта⁴⁴.

В ЕАО речные порты располагались в крупных селах: Амурзет, Ленинское, Пашково, Нагибово, Екатерино-Никольское; из них первые три работали по линии международных российско-китайских перевозок.

Амурский речной транспорт осуществлял грузоперевозки с Китаем в рамках внешнеторговой деятельности региона. Амурские речные порты стали ключевыми узлами деятельности речного транспорта. В контексте российско-китайских отношений они выполняли роль связующих звеньев между порубежными территориями, при этом приграничные перевозки

³⁹ Романова Г.Н. Российско-китайские торгово-экономические и научно-технические связи в 80-е гг. XX в. // Записки Амурского областного краеведческого музея и общества краеведов. Вып.9. Благовещенск, 1999. С. 114.

⁴⁰ Амурская область. Транспорт и связь. Госкомстат АО. Благовещенск, 1997. С. 10.

⁴¹ ГАХК. Ф.Р-736. Оп. 4. Д. 234. Л. 25.

⁴² Хэйхэ няньцзянь 2019 нянь (Ежегодник города Хэйхэ 2019 г.). Хэйхэ, 2019. С. 201.

⁴³ Хабаровский край. Транспорт и связь: Потенциал. Проблемы. Перспективы. Проекты. Хабаровск, 1999. С. 83.

⁴⁴ 150 лет судоходству на Амуре. Хабаровск, 2004. С. 90.

стали для них новым направлением. Потепление отношений между странами открыло новый этап в их деятельности.

В пар. 2.2 «**Развитие речных пассажирских перевозок и приграничного туризма**» рассматриваются качественные и количественные показатели международных перевозок пассажиров и развитие приграничного туризма на Амуре благодаря деятельности Амурского речного транспорта.

Началом туристических обменов между двумя странами стало 24 сентября 1988 г., когда Благовещенск и Хэйхэ обменялись туристическими группами. С этого момента происходит активное развитие пассажироперевозок. В населенные пункты КНР, находившиеся на российско-китайской границе по водной артерии Амура, российских туристов перевозили суда Амурского речного транспорта, т.к. собственными судами туристические организации (за редким исключением) не располагали. Так, судами Благовещенского порта в 1994 г. было перевезено 120,4 тыс. чел. российских туристов⁴⁵.

Происходившие в России социально-экономические перемены обусловили появление новых частных компаний. Наряду с Благовещенским портом ОАО «Амурское речное пароходство» в Благовещенске перевозку туристов взяло на себя ЗАО «Пассажирский порт «АмурАССО». За 1997-2002 гг. «АмурАССО» на своих судах перевезла в Китай свыше 150 тыс. российских туристов⁴⁶. В отличие от Амурской области, для Хабаровского края речные международные перевозки были фактором риска. В 1991 г. они составили 3% от всего количества перевезенных Амурским пароходством пассажиров, в 1992 г. – 5%, в 1993 г. – 8,4%⁴⁷. Объемы речных международных пассажирских перевозок в ЕАО тоже были невелики: так, в 1994 г. через международные речные пункты пропуска ЕАО (Амурзет, Пашково, Нижнеленинское) в Китай проследовало 13,2 тыс. пассажиров⁴⁸. На этом фоне выгодно выделялись показатели речников Амурской области: только за навигацию 1992 г. ими было перевезено в КНР 76 тыс. российских туристов (а всего Амурским пароходством на международных маршрутах – 133,2 тыс. чел.)⁴⁹.

В начале XXI в. Китай становится популярным туристическим направлением у россиян. Общее количество российских туристов, выехавших в КНР через все международные пункты пропуска, динамично возрастало. Всего в 2002 г. судами Амурского пароходства было перевезено 58,2 тыс. чел. Соотносимая цифра перевозок принадлежала судам частных компаний, прежде всего, «АмурАССО». В ЕАО в 2007 г. на 22,7 % увеличилось общее количество российских и китайских граждан, пересекших границу через пограничные пункты пропуска, и составило 151,3 тыс. чел.⁵⁰.

⁴⁵ ГАХК. Ф.Р-736. Оп. 4. Д. 32. Л. 13.

⁴⁶ Иванов В. Пассажирский порт «АмурАССО»: курс на развитие. Благовещенск, 2012. С. 30.

⁴⁷ Народное хозяйство Хабаровского края в 1993 г. Стат. сборник. Хабаровск, 1994. С. 152.

⁴⁸ ГА ЕАО. Ф. 596. Оп. 1. Д. 1. Л. 35.

⁴⁹ ГААО. Ф.Р-2492. Оп. 1. Д. 54. Л. 150.

⁵⁰ Хабаровский край в 2002 году. Статистический ежегодник: Стат. сб. / Хабаровский крайкомстат. Хабаровск, 2003. С. 235.

В конце XX – начале XXI вв. на Дальнем Востоке, в силу сложившихся социально-экономических условий (реформ в Китае и России, потепления во внешней политике и открытия границ), формируется и развивается отрасль приграничного туризма. Стабильному развитию деятельности речного транспорта по перевозке туристов препятствовало несовершенство приграничной инфраструктуры и пунктов пропуска, неупорядоченность механизма прохождения границы.

Пар. 2.3 «Сотрудничество российских и китайских судоходных компаний на Амуре» посвящен исследованию установления и развития взаимодействия по линии грузо- и пассажирских речных перевозок амурских пароходных компаний России и Китая.

Задачи установления и развития речных транспортных связей с Китаем решались на различных встречах и переговорах, как в Китае, так и в России. В мае 1989 г. в речной порт Благовещенск прибыла делегация для достижения соглашения по вопросам открытия переправы между портом Благовещенск и портом Хэйхэ, открытия магазина «Дружба» на теплоходах «Москва-82» и «Рубин»⁵¹. После возобновления открытой приграничной торговли между Россией и Китаем в речных торговых перевозках в бассейне р. Амур между странами активное участие приняло Хэйлуцзянское речное пароходство. Кроме грузовых перевозок, с 1988 г. оно постепенно открыло и освоило 9 международных пассажирских маршрутов на Амуре. Амурское речное пароходство ежегодно осенью проводило переговоры с Хэйлуцзянским пароходством по вопросам перспектив перевозки пассажиров в навигацию следующего года⁵².

Имея в своем составе ремонтные базы и верфи, российские речники предпочитали осуществлять ремонт старых и постройку новых судов в Китае – это было более доступно финансово и логистически. В 1992 г. между Комсомольским речным портом и судоремонтно-судостроительным заводом Харбина было заключено соглашение, в соответствии с которым в КНР были направлены на ремонт и модернизацию два пассажирских теплохода⁵³. К 2002 г. еще три теплохода Амурского пароходства («Ерофей Хабаров», «Василий Поярков», «Звезда Амура») прошли поддерживающий ремонт в Китае⁵⁴.

В начале XXI века сотрудничество России и Китая в сфере водного транспорта продолжало развиваться. Стороны усилили строительство инфраструктуры и вспомогательных систем в пограничных реках и открытых водах, расширили взаимодействие по вопросам навигации, технического обслуживания реки Хэйлуцзян, ремонта судов и т.д. После окончательного решения вопроса о российско-китайской границе сферой совместной

⁵¹ ГААО. Ф.Р-2492. Оп. 1. Д. 42. Л. 25, 53, 114.

⁵² ГАХК. Ф.Р-736. Оп. 4. Д. 82. Л. 183; Д. 109. Л. 11.

⁵³ Петрунина Ж.В. Активизация речных перевозок между Хабаровским краем и провинцией Хэйлуцзян (конец XX – начало XXI вв.) // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества: Материалы VII международной научно-практической конференции (Благовещенск – Хэйхэ, 22-23 мая 2017 г.). Вып. 7. Благовещенск, 2017. С. 314.

⁵⁴ ГАХК. Ф. Р-736. Оп. 4. Д. 223. Л. 113.

деятельности судоходных компаний России и Китая в области речных перевозок на Дальнем Востоке стало совместное продвижение комбинированных перевозок «река-море». Компании и порты развивали двустороннее взаимодействие в непростых социально-политических и экономических условиях конца XX – начала XXI вв., накопили солидный опыт разработки и реализации совместных проектов.

В Заключение диссертации подведены итоги, сформулированы основные выводы.

1. Экономические и внешнеполитические отношения российского Дальнего Востока и северо-восточных провинций Китая напрямую влияли на развитие Амурского речного транспорта. После Октября 1917 г. Амурский речной транспорт оставался связующим звеном между Россией и Китаем, обеспечивая взаимодействие населения порубежных территорий в сложных социально-экономических условиях гражданской войны и интервенции. После образования КНР, в 1950-е гг. деятельность Амурского речного транспорта становится фактором, обеспечивавшим экономическое и гуманитарное сотрудничество советских дальневосточных территорий и северо-восточных провинций Китая, а также помощь в реализации программы по превращению Северо-Востока Китая в развитую промышленную базу. Охлаждение отношений приостановило взаимодействие в сфере речного транспорта. Оно начинается вновь в 1980-е гг. с возобновлением приграничной торговли между двумя странами.

2. Нормализация российско-китайских отношений и начавшиеся социально-экономические преобразования в обеих странах открыли новый этап в развитии Амурского речного транспорта. На межгосударственном уровне стороны приступили к разработке новых механизмов двустороннего взаимодействия в сфере речного транспорта. Порты и судоходные компании Амурской области благодаря своему географическому положению оказались в наиболее выгодной позиции для осуществления приграничных речных перевозок с Китаем и демонстрировали наиболее высокие показатели прибыли.

3. С открытием границ на рубеже XX-XXI вв. получили свое развитие новые направления приграничного российско-китайского сотрудничества (грузовые и пассажирские перевозки, развитие международного туризма, взаимодействие с китайскими пароходными компаниями). Через сформировавшиеся межпортовые речные маршруты Амурский речной транспорт обеспечивал грузоперевозки и пассажироперевозки между берегами двух стран, снабжал население и промышленность региона необходимыми товарами, способствовал развитию межрегиональных приграничных связей.

4. Взаимодействие между Россией и Китаем в области транспорта в целом развивалось в позитивном ключе, однако в масштабное сотрудничество не переросло. В силу ряда факторов (заинтересованность китайской стороны в основном в сырьевых ресурсах, нескоординированность между центром и регионами с российской стороны и т.д.) между двумя сторонами

сохранялась несогласованность в реализации проектов, поэтому, несмотря на широкие перспективы, это направление сотрудничества не ознаменовалось значительным количеством совместных успешных инициатив. Еще одним фактором, затруднявшим развитие трансграничных эффективных и масштабных проектов, реализованных с помощью речного транспорта, является периферийность территорий бассейна Амура как на Дальнем Востоке России, так и на Северо-Востоке Китая.

5. Несмотря на произошедшую в 1990-е гг. переориентацию работы Амурского речного транспорта с внутреннего на международное направление, его деятельность не стала эффективной с точки зрения количественных показателей. Развитию транспортных коммуникаций с Китаем и выходу их на новый уровень препятствовала общая экономическая стагнация, изношенность флота, нарушение логистических цепочек внутри страны, слабая инфраструктура погранпереходов, сырьевая направленность экономики российского Дальнего Востока. В этих условиях более эффективные результаты деятельности продемонстрировали частные компании, которые появляются вновь в 1990-е гг., и, как и в дореволюционный период, начинают играть важную роль в приграничных перевозках.

6. Исторический опыт взаимодействия российских и китайских речников, накопленный в периоды сближения между странами и обусловленный географической близостью России и Китая в дальневосточном приграничье, заложил основы для готовности сторон к сотрудничеству. Несмотря на сложные социально-экономические условия, в которых шло восстановление отношений между странами на межрегиональном и межгосударственном уровнях и многочисленные трудности, с которыми столкнулся Амурский речной транспорт в эпоху реформ, он стал связующим звеном в возобновившемся торгово-экономическом и гуманитарном сотрудничестве.

Роль речного транспорта в российско-китайских отношениях являлась исключительно важной в течение всего исторического периода взаимодействия России и Китая на Дальнем Востоке. И сегодня для дальнейшего сотрудничества двух стран необходимо создание эффективной региональной интеграции российской и китайской транспортных систем, с применением новых технологий в сфере судоходства, экономически обоснованных логистических маршрутов по перевозке грузов, познавательных туристических направлений. Географические условия порубежных территорий, имеющиеся туристические ресурсы и накопленный исторический опыт взаимодействия народов двух стран в совокупности представляют собой прочную базу для укрепления сотрудничества.

ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ИССЛЕДОВАНИЯ*Статьи в журналах, рекомендованных ВАК РФ*

1. Цай, Ин. Амурский речной транспорт во взаимодействии Амурской области (Россия) и провинции Хэйлунцзян (Китай) в 1990-е гг. // Вестник государственного и муниципального управления. – 2021. – Том 10. – №2. – С. 30-48.
2. Цай, Ин. Сотрудничество Амурского речного пароходства и Хэйлунцзянской пароходной компании по развитию российско-китайских приграничных связей на Амуре / Цай Ин, О.В. Залеская // Исторический журнал: научные исследования. – 2021. – № 6. – С. 1 - 11.
3. Цай, Ин. Условия развития речных туристических сообщений на Амуре между Дальним Востоком России и провинцией Хэйлунцзян // Ойкумена. Регионоведческие исследования. – 2022. – №3 (62). – С. 69-81.
4. Цай, Ин. Деятельность Амурского пароходства по обеспечению речных перевозок между Россией и Китаем в конце XX – начале XXI в. / Цай Ин, О.В. Залеская // Социально-экономический и гуманитарный журнал КрасГАУ. – 2023. – №2. – С. 255-261.
5. Цай, Ин. Деятельность Амурского речного пароходства по обеспечению российско-китайских приграничных связей на Дальнем Востоке в середине 1940-х – 1950-е гг. / Цай Ин, О.В. Залеская // Современные востоковедческие исследования. – 2023. – №2. – С. 142 - 151.

Публикации в других изданиях

6. Цай, Ин. Китайское пароходство «Утун» на российском Дальнем Востоке // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества: мат-лы X межд. научно-практ. конф. (Благовещенск – Хэйхэ, 2-4 июня 2020 г.). Вып. 10. – Благовещенск: Изд-во БГПУ, 2020. – С. 362-366.
7. Цай, Ин. Влияние пилотной зоны свободной торговли г. Хэйхэ на транспортную систему пунктов пропуска Амурской области на российско-китайском участке государственной границы // Актуальные проблемы развития КНР в процессе её регионализации и глобализации: мат-лы XII Межд. научно-практ. конф. / отв.ред. Т.Н. Кучинская. – Чита : ЗабГУ, 2020. – С. 168-176.
8. Цай, Ин. Стратегия модернизации российской транспортной системы на Дальнем Востоке // Научная инициатива иностранных студентов и аспирантов российских вузов: сборник докладов X Всероссийской научно-практ. конф. / Томск: Изд-во Томского политехнического ун-та, 2020. – С. 345-350.
9. Цай, Ин. Реформирование дальневосточной транспортной инфраструктуры: планы и проблемы // Реформы конца XX – начала XXI вв. на постсоветском пространстве: региональный аспект: сб. науч. статей / отв. ред. А.С. Вашук. – Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2020. – С. 157-165.

10. Цай, Ин. Роль речных транспортных портов «Благовещенск» и «Хэйхэ» для экономической интеграции России в АТР // Онтологические и социокультурные основания альтернативного проекта глобализации. Сб-к мат-в межд. научной онлайн конф. (УрФУ, 24-25 сентября 2020 г.). – Екатеринбург, 2021. – С. 365-369.
11. Цай, Ин. Пункты пропуска Амурской области на российско-китайском участке государственной границы // Десятые Гродековские чтения. Межрег. научно-практ. конф. с международным участием. – Хабаровск: Хабаровский краевой музей им. Н.И. Гродекова, 2021. – Т. II. – С. 99-103.
12. Цай, Ин. Изменения в работе Амурского речного транспорта после демаркации российско-китайской границы в 2004 году // Чтения памяти профессора Е.П. Сычевского: сб-к докладов. Вып. 21 / отв. ред. Д.В. Кузнецов. – Благовещенск: Изд-во БГПУ, 2021. – С. 89-97.
13. Цай, Ин. Деятельность Хэйлуунцзянской пароходной компании по развитию российско-китайских отношений в речной системе р. Амур / Цай Ин // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества: мат-лы XI Межд. научно-практ. конф. (Благовещенск, 11-12 мая 2021 г.). Вып. 11 / Отв. ред. А. В. Друзяка. – Благовещенск: Изд-во БГПУ, 2021. – С. 194-202.
14. Цай, Ин. Амурский речной транспорт в межрегиональных отношениях России и Китая на Дальнем Востоке в конце XX - начале XXI вв. // Актуальные проблемы развития 19 КНР в процессе её регионализации и глобализации: мат-лы XIII Межд. научно-практ. конф. / отв. ред. Т.Н. Кучинская. – Чита : ЗабГУ, 2021. – С. 140-145.
15. Цай, Ин. Значение российско-китайской приграничной торговли на Дальнем Востоке в начале XXI в. для развития Амурского речного транспорта // Научная инициатива иностранных студентов и аспирантов: сб. докладов I Межд. научно-практ. конф. Т. 2 (Томск, 27-29 апреля 2021 г.). – Томск: Изд-во Томского политехнического ун-та, 2021. – С. 336-341.
16. Цай, Ин. 21 шицзи чу Элосы Юаньдун хэ Чжунго Дунбэй цзинци фа-чжань хэ жунхэ чжун дэ Амур хэюнь (Речной транспорт Амура в экономическом развитии и интеграции Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая в начале 21 века) // IV Международный образовательный форум «Хэйлуунцзян-Приамурье». Сб. мат-лов Межд. научн. конф. – Биробиджан: ИЦ ПГУ им. Шолом-Алейхема, 2022. – С. 121-125 (на кит. яз.).
17. Цай, Ин. Амурский государственный водный транспорт на советском Дальнем Востоке в восстановительный период (1922-1926 гг.) // Советский век в российской и мировой истории: Сб. статей по мат-лам Всероссийской научной конф. – Пенза, 2022. – С. 56-62.
18. Цай, Ин. Роль Амурского речного транспорта в экономическом сотрудничестве российского Дальнего Востока и Северо-Восточного Китая в начале XXI века / О.В. Залеская // Россия и Сибирь в изменяющемся мире: история и современность: мат-лы Всероссийской (с международным участием) научно-теор. конф. (Иркутск, 20 апреля 2022 г.). – Иркутск, 2022. – С. 119-125.

19. Цай, Ин. Амурский речной транспорт в период Дальневосточной республики / О.В. Залеская // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества: мат-лы XII Межд. научно-практ. конф. Вып. 12. – Благовещенск: Изд-во БГПУ, 2022. – С. 256-261.
20. Цай, Ин. Амурский речной флот в период гражданской войны и интервенции на Дальнем Востоке // Трансформация российского общества: правовые и социально-исторические аспекты: мат-лы всеросс. научно-практ. конф. – Хабаровск: Изд-во ТОГУ, 2022. – С. 103-105.
21. Цай, Ин. Деятельность китайских портов на Амуре в контексте российско-китайских отношений на Дальнем Востоке в конце XX – начале XXI вв. // СССР и его наследие проблемы мировой политики и международных отношений: V Чепаловские чтения. – Екатеринбург: УрГПУ, 2023. – С. 130-135.
22. Цай, Ин. Цзяньли Хэйхэ цзыю маои шияньцой дуйюй элосы хэ Чжунго бяньцзин дицуй дэ цзяотун ситун дэ ии (Значение создания зоны свободной торговли Хэйхэ для транспортной системы приграничных районов России и Китая) // Восточный вектор. История, общество, государство. – 2023. – №1. – С. 73-78 (на кит. яз.).
23. Цай, Ин. Деятельность пассажирского порта «АмурАССО» по обеспечению российско-китайского взаимодействия в зоне Благовещенск-Хэйхэ // Гришаевские чтения: Мат-лы V Межд. научн. конф. – Красноярск: КрасГАУ, 2023. – С. 183-188.
24. Цай, Ин. Шан шицзи мо - бэнь шицзи чу Чжунго Хэйлунцзян шэн юй Елосы Юаньдун Ютай цзычжичжоу цзай цзехэ Хэйлунцзян шан дэ бяньцзин коуань цзи ци бяньцзин маои яньцзю (Исследование приграничного порта и приграничной торговли между провинцией Хэйлунцзян Китая и Еврейским автономным районом Дальнего Востока России на пограничной реке Амур в конце прошлого века — середине нынешнего столетия) // Чжиши юй лилян (Знание – сила). – 2023. – №2. – С. 20-21 (на кит. яз.).
25. Цай, Ин. Сотрудничество Благовещенского порта и китайских судоходных компаний в конце XX начале XXI вв. // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества: мат-лы XIII Межд. научно-практ. конф. (Благовещенск-Хэйхэ, 26-28 мая 2023 г.). Вып. 13 / Отв. ред. А.В. Друзяка. – Благовещенск: Изд-во БГПУ, 2023. – С. 169-173.