

Научная статья
УДК 316.74:298.9.
<https://doi.org/10.24866/1998-6785/2022-3/69-81>

Условия развития речных туристических сообщений на Амуре между Дальним Востоком России и провинцией Хэйлунцзян

Цай Ин

Благовещенский государственный педагогический университет, Благовещенск, Россия, mna66@yandex.ru

Аннотация. В статье рассмотрены условия развития речных туристических сообщений на Амуре между Дальним Востоком России и провинцией Хэйлунцзян в конце XX – начале XXI вв. Автор характеризует социально-экономические условия становления и развития приграничного туризма между сопредельными территориями России и Китая, освещает динамику речных перевозок российских туристов между дальневосточными территориями и провинцией Хэйлунцзян, анализирует особенности развития речных сообщений в сфере туризма на Амуре.

Ключевые слова: *Амурский речной транспорт, туризм, Дальний Восток России, провинция Хэйлунцзян, российско-китайские отношения*

Для цитирования: Цай Ин. Условия развития речных туристических сообщений на Амуре между Дальним Востоком России и провинцией Хэйлунцзян // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2022. № 3. С. 69–81. <https://doi.org/10.24866/1998-6785/2022-3/69-81>

Original article
<https://doi.org/10.24866/1998-6785/2022-3/69-81>

Conditions for the development of river tourist traffic on the Amur River between the Russian Far East and Heilongjiang Province

Cai Ying

Blagoveshchensk State Pedagogical University, Blagoveshchensk, Russia, mna66@yandex.ru

Abstract. In the article the conditions of development of river tourist communication on the Amur River between the Russian Far East and Heilongjiang Province in the late XX – early XXI centuries are examined. The author considers socio-economic conditions of formation and development of cross-border tourism between Russia's and China's adjacent territories, highlights the dynamics of river transport of Russian tourists between the Far Eastern territories and Heilongjiang Province, analyzes the peculiarities of river communication in the tourism sphere on the Amur River.

Key words: *Amur River Transport, tourism, Russian Far East, Heilongjiang Province, Russian-Chinese relations*

For citation: Cai Ying. Conditions for the development of river tourist traffic on the Amur River between the Russian Far East and Heilongjiang Province // Ojkumena. Regional researches. 2022. No. 3. P. 69–81. <https://doi.org/10.24866/1998-6785/2022-3/69-81>

Протяженная общая граница между Россией и Китаем на Дальнем Востоке (4200 км) и геополитическая близость двух стран обуславливает их тесное взаимодействие в различных сферах. Связующим звеном сотрудничества по ряду важнейших направлений выступает река Амур (Хэйлунцзян), которая является пограничной рекой между двумя странами. В бассейне Амура расположено и российско-китайское порубежье, ставшее в конце XX – начале XXI вв. регионом активно развивающегося туризма. Развитию здесь приграничного туризма способствовала исключительная геополитическая близость двух стран на Дальнем Востоке, социально-политические перемены в России и Китае в конце 1980-х гг. и открытие дальневосточных границ.

Развитие приграничного туризма осуществлялось в том числе и посредством речных коммуникаций в системе реки Амур. Задачу обеспечить туристические поездки российских граждан в Китай взяли на себя суда Амурского речного транспорта. Целью данного исследования является охарактеризовать условия развития речных туристических сообщений на Амуре между Дальним Востоком России и провинцией Хэйлунцзян (граничащей с Россией на протяжении 3500 км) в конце XX – начале XXI вв., проанализировав количественные и качественные показатели речных туристских перевозок в контексте межрегиональных российско-китайских отношений. Хронологические рамки исследования включают период с конца 1980-х гг., а именно с 1988 г., когда были начаты первые взаимные туристические поездки российских и китайских туристов, и до 2008 г., когда под влиянием мирового экономического кризиса произошел сравнительно резкий спад посещений Китая россий-

скими туристами. Территориальные рамки исследования охватывают часть юга Дальнего Востока России, граничащего с Китаем по Амуру и Уссури (а именно – Амурскую область, Еврейскую автономную область (ЕАО), часть Хабаровского края на границе с Уссури) и порубежные территории провинции Хэйлунцзян.

К концу 1980-х гг. на Дальнем Востоке стремительно развивались симптомы социально-экономического кризиса: так, темпы промышленного производства региона за 1987–1990 гг. составили всего 3% [8, с. 20]. Последовавший распад СССР привел к разрыву логистических схем внутренних перевозок, экономическому отрыву Дальнего Востока от европейской части страны. Основным способом выживания региона становится внешняя торговля со странами АТР, в т.ч. с географически близким Китаем. В Китае в это время активно разворачивалась "политика реформ и открытости", в которую сначала были вовлечены развитые юго-восточные районы, а затем и остальные. Так, например, приграничный Хэйхэ в 1982 г. получил статус порта первого класса государственного уровня, а в 1992 г. – был включен в список первых открытых пограничных городов Китая, став "окном" расширения связей провинции Хэйлунцзян и всего Китая с внешним миром. В этих условиях возросло значение речных приграничных перевозок и речного транспорта.

Речные коммуникации осуществлялись силами Амурского речного транспорта, история которого начинается в 1854 г. с первого сплава парохода "Аргунь" по Амуру. К концу 1980-х гг. весь Амурский речной транспорт входил в состав "Амурского речного пароходства" с управлением в г. Хабаровск. До конца 1980-х гг. деятельность Амурского речного пароходства характеризовалась высокими показателями развития и высокой производительностью труда. Так, за навигацию 1982 г. предприятием было перевезено 1300 тыс. т грузов, грузооборот составил 458,9 млн тоннокилометров (103,2% и 113,3% от плана соответственно) (ГААО. Ф. Р-116. Оп. 1. Д. 12. Л. 8)¹. Но начавшиеся в стране и на российском Дальнем Востоке с середины 1980-х гг. социально-экономические перемены кардинально изменили и работу Амурского речного пароходства. Практически прекратились внутренние перевозки; с утратой дальневосточной границы разделительной, барьерной функции и разрывом логистических цепочек внутри страны необходимой стала переориентация на страны АТР. В 1993 г. Ордена Трудового Красного Знамени "Амурское речное пароходство" было преобразовано в акционерное общество закрытого типа "Амурское речное пароходство", которое в 1996 г. 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, судостроительные заводы, ремонтно-эксплуатационные базы (РЭБ), осуществлявшие ремонт судов и их строительство.

Водные пути Верхнего, Среднего Амура и Уссури всего составляют 2744 километра. Наиболее протяженная речная граница у провинции Хэйлунцзян имеется с Амурской областью – 1311,9 км (с ЕАО – 514,2 км, с Хабаровским краем – 260 км, с Приморским краем – 658 км). При этом административный центр области – г. Благовещенск – находится в исключительной географической близости с китайским г. Хэйхэ – их разделяют всего 750 м р. Амур. В немалой степени это обусловило начало развития российско-китайского дальневосточного туризма именно в этой приграничной зоне и его интенсивность.

Началом туристических обменов между двумя странами стало 24 сентября 1988 г., когда Благовещенск (Амурская область) и Хэйхэ (провинция Хэйлунцзян) обменялись туристическими группами. В соответствии с подписанным 11 сентября 1988 г. соглашением между туристическим бюро Хэйхэского округа и фирмой "Амуртурист", стороны договорились об обмене туристическими группами (по 40 чел.) по две группы в неделю. Следует отметить, что фирма "Амуртурист" первая на Дальнем Востоке заключила долгосрочный договор с китайской стороной о безвалютном обмене туристическими группами. Был установлен строгий порядок поездок: китайская сторона направляла по одной группе в среду и субботу, советская сторона – по одной группе в среду и в пятницу. Каждая сторона предоставляла для перевозки через границу своих ту-

¹ ГААО – Государственный архив Амурской области

ристов теплоход (летом) или автотранспорт (зимой). После доставки туристов в указанное место транспортное судно возвращалось на родину. Возвращение туристов после завершения экскурсионной программы осуществлялось на судне или автотранспорте принимающей стороны (ГАО. **Ф. Р-2506. Оп. 1. Д. 2. Л. Л. 2-4**). Сначала перевозку туристов осуществляли круизные теплоходы, затем их заменили судами более малого тоннажа.

До конца 1988 г. Хэйхэ посетили 13 российских групп общим количеством 520 чел. В марте 1990 г. был начат "семидневный туризм" из Харбина, в июне 1990 г. – "однодневный туризм" между Тунцзяном и Нижнеленинским (ЕАО). Принятые между СССР и КНР договоренности о безвизовых групповых туристических поездках (ноты МИД КНР от 04.01.1991 г. и посольства СССР в КНР от 01.03.1991 г.), а также объявление Госсоветом КНР четырех сопредельных с Россией городов (Маньчжурии, Хэйхэ, Суйфэньхэ и Хуньчуня) "городами приграничного сотрудничества" способствовали быстрому росту приграничного туризма. В 1993 г. были начаты туристические поездки в Фуюань, Тунцзян, Сюнькэ, Фуцзинь.

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. Не всегда эти суда принадлежали ОАО "Амурское пароходство". Происходившие в России социально-экономические перемены обусловили появление новых частных компаний. Так, в Благовещенске в декабре 1989 г. было создано ЗАО "Пассажирский порт "Амурассо" (руководитель В.Н. Сушков), которое наряду с ОАО "Амурское речное пароходство" взяло на себя перевозку туристов.

Первым большим проектом ЗАО "Пассажирский порт "Амурассо" 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 семиэтажное административное здание, пункты пропуска, речной вокзал, несколько терминалов, производственная база, склады, доки, причалы. Следует отметить, что "Амурассо" взимало сбор за пересечение границы, что вызывало неоднократные протесты на различных уровнях, но тем не менее позволило предприятию быстро улучшать свою инфраструктуру и расширяться. При этом все служебные и бытовые помещения порта были предоставлены государственным структурам контролирующим органов (пограничники, таможня, миграция и т.д.) "в безвозмездное пользование". 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 ("Благовещенск", "Алмаз", "Малахит"), а в 2005 г. Сушков полностью обновил состав флота, заменив все суда на новые [9, с. 15]. На пассажирских перевозках в навигацию были задействованы 6 судов класса "Амур". В межнавигационный период (весной и осенью) для пассажирских перевозок использовались суда на воздушной подушке "Скат" вместимостью 60 чел., "Ирбис" (32 чел.) и два судна "Пума" вместимостью по 16 чел. каждое. В зимний период для перевозки туристов использовались 6 автобусов. Для грузовых перевозок были предназначены теплоходы "Зея" и "СТ-305" и 6 барж. Взимаемый сбор за пересечение границы позволял "Амурассо" поддерживать цены на свои услуги значительно ниже, чем в соседних регионах. 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 сутки. В 1997 г. В.Н. Сушковым было создана и туристическая компания "Амурассо", которая единственная в области имела свои суда для перевозки туристов. За 1997-2002 гг. "Амурассо" на своих судах перевезла в Китай свыше 150 тыс. российских туристов. По агентированию и обслуживанию собственных судов на территории Китая ЗАО "Пассажирский порт "Амурассо" сотрудничал с китайской фирмой "Пинавик" [5, с. 30].

Непростая ситуация с перевозкой туристов сложилась в ЕАО. В судовой компании ЕАО отсутствовали пассажирские суда, в связи с чем зам. главы администрации ЕАО В.С. Гуревич в апреле 1995 г. обращался в Хэйлунцзянское управление пароходства с просьбой начать навигацию китай-

скими судами (ГА ЕАО. Ф. 596. Оп. 1. Д. 1. Л. 14)². По причине сложной экономической ситуации в 1990-е гг., высоких транспортных расходов у российских теплоходов и изношенности российского флота китайские пароходы для перевозок российских туристов эксплуатировались и на маршруте Хабаровск-Фуюань (ГАХК. Ф. Р-736. Оп. 4. Д. 106. Л. 57)³. Российские речники решали текущие вопросы судовождения и вопросы совместной организации туристических линий Хабаровск-Тунцзян, Комсомольск-на-Амуре-Тунцзян, Нижнеленинское-Тунцзян и др. с Хэйлунцзянским управлением пароходства (ГАХК. Ф. Р-1675. Оп. 1. Д. 884. Л. 46).

Всего с сентября 1988 г. по декабрь 1993 г. фирма "Амуртурист" отправила в Китай около 250 тыс. россиян и столько же приняла в Благовещенске граждан Китая. Исключительная близость двух городов на российско-китайской границе позволяла туристам за 20 минут прибыть в другое государство, в течение одного дня осмотреть город, приобрести товары или продукты питания и к вечеру вернуться обратно. Вследствие дефицита валюты в обоих государствах, неконвертируемости рубля и юаня был разработан механизм таких поездок, удовлетворявший обе стороны: на обоих берегах туристам предоставлялся комплекс равнозначных услуг (питание, экскурсионное обслуживание, транспорт и т.д.); какие-либо денежные взаиморасчеты не производились (ГААО. Ф. Р-2506. Оп. 1. Д. 43. Л. Л. 1-2). Фактически развивающийся туризм с обеих сторон очень быстро приобрел черты мелкого приграничного товарообменного предпринимательства – "челночничества" (согласно терминологии китайской стороны – "народная торговля"). Существующие социально-экономические условия определили его развитие как коммерческого туризма: двухсторонние шоп-туры стали основной формой туристических обменов, и только в конце XX – начале XXI вв. в дальневосточном приграничье стал развиваться культурно-познавательный и лечебно-оздоровительный туризм.

Эта особенность в развитии туризма была характерна для дальневосточных территорий. Хабаровский край, хотя и не имел с Китаем столь близко расположенных городов, как Благовещенск и Хэйхэ, обладал своей этнокультурной уникальностью, историческими объектами, выгодным географическим положением и, кроме того, являлся одним из крупнейших центров пересечения международных транспортных маршрутов на Дальнем Востоке. Развитие его авиационного сообщения в определенной мере обусловило тот факт, что большая часть российских туристов (по оценкам, 95 туристов из 100) выбирала тур в Китай самолетом, а речные международные перевозки с момента их открытия были фактором риска и для бюджета края, и для Амурского пароходства. 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. пассажиров (ГА ЕАО. Ф. 596. Оп. 1. Д. 1. Л. 35). На этом фоне выгодно выделялись показатели речников Амурской области: только за навигацию 1992 г. ими было перевезено в КНР 76 тыс. российских туристов. При этом потенциал судов не был исчерпан, речники были готовы перевезти и большее количество пассажиров, но пропускная способность российских таможен была очень низкой, на переходах на китайской и русской стороне скапливались огромные очереди [17].

До 1 декабря 1993 г. пропуск групп через российско-китайскую границу осуществлялся для российских туристов по внутреннему паспорту и списку, заверенному Отделом виз и регистрации (ОВИР) УВД, для китайских туристов – по паспорту туриста (пропуску) и списку. Однако с 1 декабря 1993 г. решением МИД РФ была запрещена "упрощенная" форма пересечения границы. Туристы отныне должны были выезжать в Китай только по загранпаспорту и спискам. Помимо этого, к организации безвизового туризма отныне был допущен только узкий круг компаний: количество их было сокращено как с российской, так и с китайской стороны.

Представители административных органов и жители российского Дальнего Востока восприняли эту ситуацию крайне остро. Главы администраций

² ГА ЕАО – Государственный архив Еврейской автономной области

³ ГАХК – Государственный архив Хабаровского края

составляли обращения в различные инстанции (МИД, МВД РФ и пр.), с просьбой возобновить прежний режим перехода российско-китайской границы. Так, в своем обращении к главе МИД РФ А.В. Козыреву глава администрации Амурской области В.П. Полеванов подчеркивал, что такая система приемлема для многодневных поездок, но не для поездок на один день, т.к. необходимо время (1 месяц) для оформления загранпаспорта, стоимость которого была значительна; кроме того, для ОВИРов серьезно возрос объем работы и они не успевали в срок оформлять паспорта. Что касается граждан КНР, то у них загранпаспортов не было, и они перестали вообще приезжать в Россию. Был остановлен безвалютный обмен тургруппами – выехать в Китай можно было только за доллары, что фактически закрывало приграничный туризм для селян и малообеспеченных слоев населения (ГААО. Ф. Р-2506. Оп. 1. Д. 43. Л. Л. 1-2).

В 1994 г. произошло значительное сокращение количества деловых и туристических контактов. Так, грузооборот между Амурской областью и провинцией Хэйлунцзян за 1-й квартал 1994 г. по сравнению с соответствующим периодом 1993 г. сократился в 3 раза, пассажиропоток – в 2,5 раза. Прямые финансовые потери составили более 10 млрд. руб., пропускные возможности инфраструктуры погранпереходов на территории области в первом квартале 1994 г. использовались на 12,5% (ГААО. Ф. Р-2286. Оп. 1. Д. 7. Л. 87). Всего же в 1994 г. на российско-китайской государственной границе функционировали семь международных пограничных переходов: Хабаровск-Фуяньюань (Хабаровский край), Туңцзян-Нижнеленинское, Миншань-Амурзет, Чаоян-Пашково (ЕАО), Хэйхэ-Благовещенск, Сюнькэ-Поярково, Мохэ-Джалинда (Амурская область). Их функции были закреплены в подписанном 27 января 1994 г. в Пекине Соглашении о пунктах пропуска на российско-китайской государственной границе. В том же году "Правительства России и Китая признали право таможенного оформления в пограничных пунктах в деревнях, расположенных друг напротив друга по берегам Амура.

В конце 1990-х гг. в состав ОАО "Амурское пароходство" входило 10 дочерних закрытых обществ и 3 филиала ("Амурречтурист", "Амурречсвязь", "Амурречснаб"). В состав дочерних предприятий входили: Торговый порт Благовещенск, Торговый порт Свободный, Торговый порт Поярково, Торговый порт Зея (расположены в Амурской области), Торговый порт Покровка (ЕАО), Хабаровское и Свободненское производственные предприятия (Хабаровский край и Амурская область), Хабаровская, Николаевская и Малышевская РЭБ флота (Хабаровский край). Крупными держателями пакетов акций предприятия являлись: Федеральный комитет по управлению госимуществом (25,5% акций), фирма "Иксворт Инвестментс Лимитед ЛТД" (18,25%), совместное предприятие "Линквест Гонконг ДТД" (15,6%), ЗАО "Мет-Импеко" (8%). С иностранными фирмами-держателями акций пароходство имело постоянные связи, отправляя свои теплоходы в рейсы и перевозя грузы для этих фирм (ГАХК. Ф. Р-736. Оп. 4. Д. 136. Л. 38).

В конце 1990-х гг. ОАО "Амурское пароходство" работало в условиях устойчивого спада производства в дальневосточном регионе, а также в условиях разразившегося кризиса в Юго-Восточной Азии. В частности, в 4 квартале 1997 г. "рухнул" рынок леса: фрахтовые ставки были снижены на 40-60%, убытки компании составили 40 млн руб. Доходы от эксплуатационной деятельности снизились на 17,5% к уровню 1997 г. На счетах предприятия катастрофически не хватало "живых" денег и оборотных средств, следствием чего были задержки зарплаты, оплаты налогов и сборов и начисления пени и штрафов; все это заставляло руководство прибегать к масштабным сокращениям штатов – за 1997 г. – на 499 чел. (14,9%). Объем перевозок грузов и пассажиров сократился: в 1998 г. по сравнению с 1997 г. – на 6%. Особенно сложная финансовая ситуация наблюдалась в портах Свободный и Покровка; в порту Свободный в 1998 г. возникла забастовка портовиков, из-за чего были сорваны поставки в северный город Зея (ГАХК. Ф. Р-736. Оп. 4. Д. 136. Л. Л. 39-44).

Снижение перевозок наблюдалось практически у всех предприятий, входивших в состав ОАО, за исключением портов Благовещенск и Поярково, которые под эгидой ОАО "Амурское пароходство" и ЗАО "Пассажирский порт Амурассо" и благодаря исключительной близости к Китаю успешно развива-

Таблица 1. Количество российских граждан, выехавших в КНР через погранпереходы Благовещенск–Хэйхэ и Поярково–Сюнькэ в 1994–2000 гг. (тыс. чел.)
Table 1. Number of Russian citizens left for the PRC through the Blagoveshchensk–Heihe and Poyarkovo–Sunke border crossings in 1994–2000 (thousands of people)

Годы	Туристы	Транспортные служащие	Служебные пассажиры	Всего
1994	70,8	10,9	13,3	95,0
1995	107,3	8,8	2,9	119,0
1996	97,8	16,4	3,9	118,1
1997	109,6	17,4	6,7	133,7
1999	102,5	16,1	19,8	138,4
2000	86,0	17,0	26,8	129,8
2001	70,1	22,4	25,5	118,0

Источник: составлено автором на основе: ГААО. Ф. Р-2301. Оп. 1. Д. 20а. Л. 32; [2, с. 22; 3, с. 10].

Source: compiled by the author based on: State Archive of the Amur Region. Fond R-2301. Series 1. File 20a. P. 32; [2, p. 22; 3, p. 10].

ли свои грузо- и пассажирские перевозки. В среднем за навигацию речники этих портов перевозили 500-600 т грузов и около 100 тыс. пассажиров; из пассажирских перевозок 60% занимали перевозки в КНР по туристической линии [1, с. 10]. Динамика количества российских граждан, перевезенных в Китай судами Амурского речного транспорта в 1994–2000 гг. через переходы Амурской области, представлена в *таблице 1*.

Как следует из данных таблицы, число выезжавших в КНР российских граждан до конца 1990-х гг. динамично возрастало. К примеру, в 1997 г. рост по сравнению с 1996 г. составил 11,2%; увеличению количества туристов способствовало в том числе и открытие для россиян нового курорта на Желтом море – Синчен, а также Сянгана (Гонконг) (ГААО. Ф. Р-501. Оп. 7. Д. 891. Л. 140). Но августовский кризис 1998 г. оказал негативное влияние на масштабы туристических перемещений; число российских туристов, направлявшихся в Китай, за 1999-2001 гг. уменьшилось на 14,5%. В связи с августовским кризисом 1998 г. значительно снизилось и количество жителей Хабаровского края, выезжающих за рубеж (с 60 тыс. чел. в 1996 г. до 37,3 тыс. чел. в 1999 г.). Но уже с 2000 г. произошел подъем до 50 тыс. чел. [12, с. 151].

Всего в 1999 г. на погранпереходах Амурской области было зафиксировано 515,1 тыс. пересечений границы (в сравнении с 1998 г. увеличение составило 3,5%), из них российскими гражданами – 276,8 тыс. пересечений (в т.ч. с туристическими целями – 205 тыс. пересечений), иностранными (китайскими) гражданами – 237,9 тыс. пересечений (в т.ч. с туристическими целями – 126,9 тыс.) (ГААО. Ф. Р-2301. Оп. 1. Д. 51а. Л. 85). За 1999 г. Амурским речным транспортом, таким образом, было перевезено в Китай и обратно немногим менее 150 тыс. чел., из них туристов – более 100 тыс. чел. В общем же, согласно статистическим данным соответствующих ведомств провинции Хэйлунцзян, за последние десятилетие XX века провинция приняла более 3 млн иностранных туристов, из которых около 70% составляли туристы из России и стран СНГ [19, с. 36].

Развитие туризма в приграничье, с одной стороны, было возможным благодаря работе речного транспорта, с другой стороны, обуславливало его загрузку. В летний период на туристических перевозках были загружены речные суда, зимой – автобусный транспорт. Во время ледохода группы переправлялись судами на воздушной подушке. Такая ситуация была более характерна для Амурской области, чем для ЕАО, Хабаровского и Приморского краев, где для поездок в Китай активно использовались авиахабы Хабаровска и Владивостока. Транспортные маршруты для воздушных судов из Амурской

Таблица 2. Количество российских туристов, выехавших в КНР (млн. чел.)
Table 2. Number of Russian tourists travelling to the PRC (million people)

Годы	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Кол-во российских граждан	1,38	1,79	2,22	2,40	3,00	3,12	1,74	2,37	2,54	2,43
Прирост, +(-), %		29,7	24,0	8,1	12,5	0,4	-44,3	34,4	0,7	0,4

Источник: [15, с. 50].

Source: [15, p. 50].

области в Харбин, Пекин и на морские побережья Китая на постоянной основе так и не были открыты.

В ноябре 1996 г. в РФ был принят Федеральный закон "Об основах туристской деятельности в Российской Федерации", согласно которому туристская деятельность признавалась одной из приоритетных отраслей экономики РФ, а государство должно было "определять и поддерживать приоритетные направления туристской деятельности", "осуществлять поддержку и защиту российских туристов, туроператоров, турагентов и их объединений". Органы местного самоуправления наделялись правами по реализации мер и программ по развитию приоритетных направлений туризма на своих территориях [18]. Для координации деятельности транспортных и контрольных органов на погранпереходах Амурской области по совершенствованию пропуска грузов и пассажиров, организации и координации международного туризма постановлением главы администрации Амурской области 27 ноября 1997 г. был создан Комитет международных и внешнеэкономических связей Амурской области [10]. 27 ноября 1998 г. был принят закон "О туризме в Амурской области", согласно которому содействие развитию туризма декларировалось как основное направление государственного регулирования туристской деятельности [4]. В Хабаровском крае в 1998 г. был открыт Дальневосточный центр развития туризма (ДВЦРТ), а в 1999 г. было принято постановление "Об утверждении основных направления развития туризма в Хабаровском крае в 1999–2000 гг." [12, с. 152]. Российская и китайская стороны регулярно проводили двусторонние встречи, где обсуждались вопросы развития приграничного туризма.

В 2000 г. правительство РФ и правительство КНР заключили Соглашение о безвизовых групповых туристических поездках, определившее численность туристической группы (не менее 5 и не более 50 чел.), имевшей право на безвизовую поездку на территорию другого государства. Российская и китайская стороны один раз в год обменивались списками туристических организаций, "имеющих право на направление туристических групп, состоящих из граждан своего государства, и прием туристических групп, состоящих из граждан другого государства" [14]. В 2000 г. впервые в рамках международной ярмарки "АмурЭкспоФорум" была проведена туристическая выставка; в специальных выставочных мероприятиях, проведенных в Благовещенске и Хэйхэ, приняли участие более 75 представителей туристического бизнеса, из них более 50 – представителей китайских компаний. Были достигнуты договоренности об освоении новых туристических маршрутов – к списку посещаемых мест, таких как Пекин, Харбин, Бэйдайхэ, Удалянчи, добавились курортные о. Хайнань, г. Санья (ГААО. Ф. Р-2301. Оп. 1. Д. 51а. Л. 56, 58).

В начале XXI в. Китай становится популярным туристическим направлением у россиян. Согласно данным Росстата, общее количество российских туристов, выехавших в КНР в 2003–2012 гг. через все международные пункты пропуска, динамично возрастало и представлено в *таблице 2*.

Наблюдавшийся спад в 2009 г. был связан с мировым экономическим кризисом. Китайские исследователи приводят аналогичные цифры количества российских туристов, выезжавших в Китай в начале XXI в., также отмечая снижение экспортного туризма в 2009 г. на 44,2% и устойчивую динамику роста в предшествовавшие годы [20, с. 144].

Таблица 3. Количество туристов, пересекших границу через зону пропуска Благовещенск – Хэйхэ (тыс. чел.)

Table 3. Number of tourists who crossed the border via Blagoveshchensk – Heihe border-crossing zone (thousand people)

Годы	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Кол-во туристов	81	32	140	270	60	230	420	230	320

Источник: [7, с. 204].

Source: [7, p. 204].

В свою очередь, статистика выезда российских и китайских туристов, пересекших границу через зону пропуска Благовещенск – Хэйхэ в 2002–2010 гг., отражена в *таблице 3*.

В сравнении с общероссийской динамикой, на межрегиональном уровне было отмечено еще два спада в туристических потоках: в 2003 г. (был связан с эпидемией атипичной пневмонии) и в 2006 г. (с корректировкой Соглашения 2000 г. и введенными ограничениями выезда за границу для других видов деятельности под предлогом туризма).

Серьезно повлияла на динамику туристических потоков эпидемия атипичной пневмонии, разразившаяся в Китае в 2003 г. С 5 мая в связи с распространением атипичной пневмонии Благовещенская таможня работала только "на возврат": в РФ пускали российских граждан, выехать же в КНР могли лишь китайцы. Такая ситуация сохранялась, однако, менее 2-х недель. 23 мая 2003 г. в Хэйхэ состоялась внеочередная встреча делегация Амурской области и правительства г.Хэйхэ. Стороны обсудили ситуацию, связанную с распространением вируса атипичной пневмонии в отдельных провинциях КНР и, учитывая информацию китайской стороны о снижении числа заболеваний в КНР и отсутствии заболевших в провинции Хэйлунцзян, договорились возобновить обмен пассажирами через пункт пропуска Благовещенск-Хэйхэ с 26 мая 2003 г.; разрешить выезд иностранной рабочей силы из провинций КНР, где не регистрировались случаи заболевания атипичной пневмонией; разрешить выезд российским студентам и преподавателям в учебные заведения КНР в те провинции, где не регистрировались случаи заболевания атипичной пневмонией; разрешить выезд китайским студентам и преподавателям в учебные заведения РФ из провинций, где не регистрировались случаи заболевания атипичной пневмонией (ГААО. Ф. Р-2301. Оп. 1. Д. 79. Л. 25). Однако ежедневно границу могли пересекать не более 200 туристов; как на китайской, так и на российской стороне, они подвергались жесткому санитарному контролю. Допускалось перевозить на одном судне не более 40 чел., чтобы санитарные службы обеих территорий могли производить тщательный осмотр [6].

Хотя эпидемия атипичной пневмонии довольно быстро пошла на спад (отметим, что в Благовещенске был зафиксирован лишь один случай), ограничения в работе пропускных пунктов были сняты лишь осенью 2003 г. К этому времени наблюдалось снижение количества туристов, перевозимых Амурским речным транспортом по маршруту Благовещенск – Хэйхэ, и стали все чаще звучать отрицательные оценки условий пограничного перехода. Эта проблема – потеря привлекательности пункта пропуска Благовещенск-Хэйхэ обсуждалась на совещаниях руководителей туристических организаций Амурской области и представителей администраций пунктов пропуска в ноябре 2003 г. Отмечалось долгое время прохождения таможни туристами (до 3-х часов), отсутствие скользящего графика обеденного перерыва для работников таможни, отсутствие кондиционеров в залах пропуска и т.д. Генеральный директор ЗАО "Пассажирский порт Амурассо" В.Н. Сушков также обратил внимание на случаи необоснованного задержания российских судов на китайской стороне. По итогам совещания был составлен план совместных мероприятий администрации Амурской области и Благовещенской таможни по совершенствованию работы пунктов пропуска на территории области (ГААО. Ф. Р-2301. Оп. 1. Д. 79. Л. Л. 41–45). Отмечались и проблемы с заключе-

нием договоров между перевозчиками и туристическими фирмами: договора заключались не вовремя, тарифы на перевозку пассажиров не доводились вовремя до сведения турфирм (ГААО. Ф. Р-2301. Оп. 1. Д. 79. Л. 7). Помимо этого, для Приамурья, как и для всей России, в целом было характерно неблагоприятное состояние береговой инфраструктуры, нехватка яхтенных портов, баз-стоянок маломерного флота и сезонных стоянок, изношенность большинства судов, наличие участков на внутренних водных путях, где проход судов круизного класса затруднен, рост цен на топливо и т.д.

Что касается работы ОАО "Амурское пароходство", то в начале XXI в. оно по-прежнему находилось в неблагоприятных экономических условиях, спад объемов перевозок продолжался. Согласно годовому отчету за 2002 г. в целом по Хабаровскому краю рост промышленной продукции увеличился на 6%, но объемы перевозок Амурского пароходства снизились на 14,3%. Негативное влияние на результаты работы организаций водного транспорта в 2002 г. оказывали растущая дебиторская задолженность клиентов, рост издержек производства и опережающий рост продукции промышленности, используемой при ремонте судов, ввод перегрузочных мощностей в морских портах. В 2002 г. ОАО "Амурское пароходство" перевезло 1490 тыс. т грузов, из них 73% – флотом заграничного плавания. Доходы от перевозок грузов составили 472 млн руб., в т.ч. от флота заграничного плавания 303 млн руб. (64,2%). Одним из самых перспективных направлений продолжал оставаться вывоз леса в порты КНР: в 2002 г. эти перевозки принесли пароходству 2,4 млн. долл. На этих перевозках были задействованы 7 буксиров с баржами и 10 теплоходов с баржами; было перевезено 212,5 тыс. т леса (на 81 тыс. т больше, чем в 2001 г.) (ГАХК. Ф. Р-736. Оп. 4. Д. 223. Л. 107–108, 110).

В сфере пассажирских перевозок в Хабаровском крае к началу XXI в. Амурское пароходство сформировало 4 направления деятельности: 1) пригородные перевозки пассажиров; 2) местные перевозки пассажиров на линии Хабаровск – Николаевск-на-Амуре – Хабаровск; 3) туристические рейсы в КНР (г. Фуюань); 4) ДОЛ (детские оздоровительные лагеря) на теплоходах – проект 860. Таким образом, 3-е направление было обращено на Китай. Скоростная линия Хабаровск – Фуюань (КНР) – Хабаровск обслуживалась 4-мя теплоходами на подводных крыльях "Полесье". В 2003 г., в связи с эпидемией атипичной пневмонии, открытие международного пункта пропуска в Хабаровске состоялось только 18 июня вместо запланированного 10 мая, и до июля на маршруте работало только 2 теплохода. Произошел резкий спад пассажиропотока – за навигацию 2003 г. по указанному маршруту было перевезено 29,4 тыс. чел. (65,2% от показателей 2002 г.), получено доходов 13,5 тыс. руб. (79,3% от уровня 2002 г.) (ГАХК. Ф. Р-736. Оп. 4. Д. 238. Л. 125).

В целом в Хабаровском крае, в отличие от Амурской области, пассажирские перевозки всегда были фактором риска для Амурского пароходства. На обеспечение пассажирских перевозок выделялись дотации из бюджета Хабаровского края, власти которого одной из своих задач ставили развитие туризма. В 2003 г. правительством края были утверждены основные направления развития туризма до 2007 г., основной целью которых являлось развитие въездного туризма на основании использования передового международного опыта. Результатом стало ежегодное увеличение общего туристского потока. По итогам 2003 г., край посетили 33,7 тыс. иностранных туристов, превысив показатели предыдущего года на 14,2%, а за 2002–2007 гг. поток иностранных туристов, въезжающих на территорию края, увеличился более чем в два раза; 63,2% от общего числа иностранных туристов составляли туристы из Китая. В 2005 г. в г. Хабаровске были зарегистрированы 122 туристские компании, из которых 2 являлись муниципальными и некоммерческими предприятиями, а остальные имели частную или смешанную формы собственности [12, с. 152–153].

21 марта 2006 г. была принята Совместная декларация РФ и КНР, в которой стороны заявили о намерении активизировать двустороннее сотрудничество, в т.ч. в области туризма [13]. Были внесены изменения в Соглашение 2000 г. "О безвизовых групповых туристических поездках": отныне срок безвизового пребывания туристической группы граждан одного государства на территории другого государства не должен был превышать 15-ти календарных дней (ранее – до 30-ти дней) (ст. 5-я); не разрешалось в состав одной

туристической группы включать туристов, следующих в визовом и безвизовом порядке (ст. 1-я); были повышены требования к туроператорам [16]. На межрегиональном уровне это замедлило туристические обмены. Помимо этого, на развитие туристических связей негативное влияние оказывало отсутствие развитой инфраструктуры пунктов пропуска и проблемы с транспортом: в периоды ледохода отсутствие мостового перехода через Амур препятствовало и затрудняло осуществление перевозок. Отмечались и проблемы на российских пунктах пропуска: очереди на пассажирской таможне, ненадлежащее перемещение и хранение товаров, нетактичное поведение сотрудников таможни и т.д. В свою очередь, китайская сторона взимала незаконный сбор: с туристов – 45 юаней, со служебных лиц – 25 юаней, что противоречило Соглашению между Правительством РФ и правительством КНР о безвизовых групповых туристических поездках от 29 февраля 2000 г.

На межгосударственном уровне 28 марта 2007 г. был подписан Меморандум о сотрудничестве между некоммерческой ассоциацией туризма "Мир без границ" и Китайской ассоциацией туристских компаний. 28 ноября 2007 г. вышел приказ Ростуризма "О порядке определения туристических организаций, имеющих право на осуществление деятельности в рамках реализации соглашения между правительством РФ и правительством КНР о безвизовых групповых туристических поездках от 29 февраля 2000 года", регламентировавший критерии отбора юридических лиц, осуществляющих туроператорскую деятельность в сфере международного туризма [11].

В 2008 г. доля российских туристов, приехавших в провинцию Хэйлунцзян, достигла 88,6% от всех туристов в Хэйлунцзяне. Затем, под влиянием экономического кризиса, произошло резкое сокращение числа туристов из РФ: по данным Ростуризма, в 2012 г. турпоток в Китай сократился на 12%. Это было вызвано ростом курса юаня к рублю и возрастанием цен в КНР, что снизило покупательную способность российской валюты и привело к сокращению шоп-туров в приграничные китайские города [16, с. 58–59]. В Амурской области в 2008 г. туристская деятельность еще сохранила положительную динамику: по итогам года количество российских туристов на китайском направлении увеличилось к уровню 2007 г. на 8% и составило 88,8 тыс. чел. На территории области осуществляли туристическую деятельность 32 организации, из них 12 – по линии безвизового туризма с КНР. На выездном направлении в КНР лидерами являлись ЗАО (фирма) "Амуртурист" (23,1 тыс. чел.), ООО турбюро "Дальневосточный Феникс" (21,4 тыс. чел.), ООО турфирма "Амурасо" (20,5 тыс. чел.). Однако уже по итогам 2-х месяцев первого квартала 2009 г. количество российских туристов на выездном направлении снизилось до 4% и составило 11,9 тыс. чел. (ГААО. Ф. Р-2301. Оп. 1. Д. 112. Л. Л. 6–7). Действовавший в 1990-е гг. в рамках туризма между муниципальными образованиями пограничный переход Джалинда-Мохэ был закрыт еще в 2008 г. в связи с низким грузо- и пассажиропотоком.

Итак, в силу сложившихся социально-экономических условий (реформ в Китае и России, потепления во внешней политике и открытия границ) в конце XX – начале XXI вв. на Дальнем Востоке формируется и развивается отрасль приграничного туризма. Региональные властные органы и туристические организации сопредельных территорий России и Китая развернули активную деятельность по налаживанию экспортного и импортного туризма. Между территориями юга Дальнего Востока России и провинцией Хэйлунцзян, разделенными водной артерией Амура, поездки российских туристов обеспечивались судами Амурского речного транспорта. Таким образом, на рубеже XX – XXI вв. произошла кардинальная смена направления деятельности Амурского речного транспорта с внутренних перевозок на внешние. В силу отсутствия регулярных воздушных маршрутов в Китай и нестабильности перехода границы в зимнее, осеннее и весеннее времена года Амурский речной транспорт оставался основным и самым продуктивным способом внешних пассажирских перевозок. При этом наиболее благоприятные условия для развития речного сообщения сложились в Амурской области, благодаря исключительной близости ее населенных пунктов к Китаю. Однако отметим, что, динамично развиваясь в 1990-е гг., в первом десятилетии XXI в. объемы речных туристических перевозок уменьшились, испытав негативное влияние экономических кризисов и девальвации рубля. Стабильному развитию деятельности речного

транспорта по перевозке туристов препятствовало несовершенство приграничной инфраструктуры и пунктов пропуска, неупорядоченность механизма прохождения границы. Тем не менее очевидно, что без участия Амурского речного транспорта, который, в свою очередь, подвергался трансформациям в сложных пореформенных условиях, было бы невозможным становление и развитие туризма в дальневосточном приграничье.

Литература

1. Амурская область. Транспорт и связь. Благовещенск: Амуроблкомстат, 1997. 25 с.
2. Амурская область и провинция Хэйлунцзян: показатели развития. Благовещенск: Амуроблкомстат, 2001. 31 с.
3. Город Благовещенск Амурской области и г. Хэйхэ провинции Хэйлунцзян: показатели развития. Благовещенск: Амуроблкомстат, 2002. 32 с.
4. Закон "О туризме в Амурской области" от 27.11.1998 г. №111-ОЗ. // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. URL: <https://docs.cntd.ru/document/961700270> (дата обращения: 31.03.2022 г.).
5. Иванов В. Пассажирский порт "Амурассо": курс на развитие. Благовещенск, 2012. 48 с.
6. Количество туристов, проходящих в день через Благовещенскую таможенную, ограничено // Информационное агентство Амур-Инфо. URL: <https://www.amur.info/news/2003/05/26/13866> (дата обращения: 11.04.2022 г.).
7. Ли Синь. Исследование влияния международного пункта пропуска г.Хэйхэ на развитие торговли с Россией // Россия и Китай: новый вектор развития российско-китайского социально-экономического сотрудничества. Материалы II Межд. научно-практич. конф. Вып. 2: в 2-х ч. Ч.1. / под общ ред. Л.А. Понкратовой. Благовещенск: Изд-во АМУГУ, 2013. С. 201–205.
8. Минакир П.А. Дальний Восток и Забайкалье накануне реформы: концепция вхождения в рынок // Пространственная экономика. 2017. №1. С. 17–51.
9. Позднякова М. Владимир Сушков: "Хочешь добиться успеха – действуй!" // Деловое Приамурье. 2014. №3(58). С. 12–15.
10. Постановление Главы Администрации Амурской области от 27.11.1997 № 575 "Об утверждении структуры и Положения о комитете международных и внешнеэкономических связей Администрации Амурской области" // Архив Правительства Амурской области. URL: <https://amur.gov.ru/doc/87711> (дата обращения: 11.04.2022 г.).
11. Приказ Федерального агентства по туризму от 28 ноября 2007 г. N 128 "О порядке определения туристических организаций, имеющих право на осуществление деятельности в рамках реализации Соглашения между Правительством РФ и Правительством КНР о безвизовых групповых туристических поездках от 29 февраля 2000 года" // Система Гарант. Документы. URL: <https://base.garant.ru/12159432/> (дата обращения: 16.04.2022 г.).
12. Рукосуева И.С. Туризм в Хабаровском крае как дополнительный источник финансирования Дальневосточного региона // Региональная экономика: теория и практика. 2007. №4. С. 150–156.
13. Совместная декларация РФ и КНР от 21.03.2006 г. // Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/3710> (дата обращения: 16.04.2022 г.).
14. Соглашение от 29 февраля 2000 года между Правительством РФ и Правительством КНР о безвизовых групповых туристических поездках // Система Гарант. Документы. URL: <https://base.garant.ru/2562816/1cafb24d049dcd1e7707a22d98e9858f/> (дата обращения: 22.04.2022 г.).
15. Соколенко Т.В. Молодежный туризм в РФ и КНР: основные предпочтения и тенденции развития // Россия и Китай: новый вектор развития социально-экономического сотрудничества. Материалы II Международной научно-практич. конф. Вып. 2: в 2-х ч. Ч.2. / под общ ред. Л.А. Понкратовой, А.П. Забяко. Благовещенск: Изд-во АМУГУ, 2014. С. 49–53.
16. Ставров И.В. Политика по развитию туристической отрасли Северо-Восточного Китая как фактор экономического роста // Известия Иркутского государственного университета. Серия: Политология. Религиоведение. 2013. №2–1. С. 57–64.
17. Тимченко М. Дружно – не грузно // Амурская правда. 1992. 11 декабря.
18. Федеральный закон от 24.11.1996 N 132-ФЗ "Об основах туристской деятельности в Российской Федерации" // КонсультантПлюс. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_12462/2e173a35e83cda2b21d04e6de11ad58a93def0ae/ (дата обращения: 25.04.2022 г.).
19. 郝建恒, 宿丰林. 最近十年黑龙江省与俄罗斯的贸易经济合作关系 = Hao Цзяньхэн, Су Фэнлин. Отношения торгово-экономического сотрудничества между провинцией Хэйлунцзян и Россией за последние десятилетия // 西伯利亚研究 = Сибирская яньцзю. 1999. №2(149). С. 32–38.
20. 石张宇, 徐虹, 沈惊宏. 中俄双边旅游与进出口贸易互动关系的实证研究 = Ши Чжаньюй, Сюй Хун, Шэнь Цзинхун. Эмпирическое исследование связей между двусторонним туризмом и импорто-экспортной торговлей Китая и России // 人文地理 = Жэньвэнь дили. 2015. №2(142). С. 141–148..

References

1. The Amur region. Transport and Communication. Blagoveshchensk: Amuroblkomstat, 1997. 25 p. (In Russ.)
2. The Amur Region and Heilongjiang Province: Development Indicators. Blagoveshchensk: Amuroblkomstat, 2001. 31 p. (In Russ.)
3. Blagoveshchensk (the Amur region) and Heihe (Heilongjiang Province): Development Indicators. Blagoveshchensk: Amuroblkomstat, 2002. 32 p. (In Russ.)
4. Law "Tourism in the Amur Region" from 27.11.1998 № 111-OZ // Electronic fund of legal and normative-technical documents. URL: <https://docs.cntd.ru/document/961700270> accessed 31.03.2022). (In Russ.)
5. The number of tourists passing through the Blagoveshchensk customs office per day is limited // Amur-Info news agency. URL: <https://www.amur.info/news/2003/05/26/13866> (accessed 11.04.2022). (In Russ.)
6. Ivanov V. Amurasso Passenger Port: A Course to Development. Blagoveshchensk, 2012. 48 p. (In Russ.)
7. Li Xin. Investigation of international border crossing point Heihe impact on trade development with Russia // Russia and China: a new vector of Russian-Chinese socio-economic cooperation. Materials of II Int. scientific-practical conf. vol. 2: in 2 parts. P.1 / ed. by L.A. Ponkratova. Blagoveshchensk: Publishing house of AmSU, 2013. P. 201–205. (In Russ.)
8. Minakir P.A. The Far East and Transbaikalia on the eve of reform: the concept of entering the market // Spatial Economics. 2017. No. 1. P. 17–51. (In Russ.)
9. Pozdnyakova M. Vladimir Sushkov: "Want to succeed - act!" // Delovoe Priamurie. 2014. Vol. 58. No. 3. P. 12–15. (In Russ.)
10. Decree of the Head of the Administration of the Amur Region from 27.11.1997 № 575 "On approval of the structure and the Regulation of the Committee for International and Foreign Economic Relations of the Administration of the Amur Region" // Archive of the Government of the Amur Region. URL: <https://amur-gov.ru/doc/87711> (accessed 11.04.2022). (In Russ.)
11. Order of the Federal Agency for Tourism dated November 28, 2007 N 128 "On the procedure of determination of tourist organizations having the right to operate under the Agreement between the Government of the Russian Federation and the Government of the PRC on visa-free group tourist trips from February 29, 2000" // Garant System. Documents. URL: <https://base.garant.ru/12159432/> (accessed 16.04.2022). (In Russ.)
12. Rukosueva I.S. Tourism in Khabarovsk Territory as an additional source of funding for the Far Eastern region // Regional Economy: Theory and Practice. 2007. №4. P. 150–156. (In Russ.)
13. Joint declaration of Russia and China of 21.03.2006 // President of Russia. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/3710> (accessed 16.04.2022). (In Russ.)
14. Agreement of February, 29, 2000 between the Government of the Russian Federation and the Government of People's Republic of China about visa-free group tourist trips // Garant System. Documents. URL: <https://base.garant.ru/2562816/1cafb24d049dcd1e7707a22d98e9858f/> (accessed 22.04.2022). (In Russ.)
15. Sokolenko T.V. Youth tourism in Russia and China: basic preferences and development trends // Russia and China: a new vector of socio-economic cooperation. Materials of II International Scientific-Practical Conference. 2: in 2 parts. P.2 / ed. by L.A. Ponkratova, A.P. Zabiako. Blagoveshchensk: Publishing house of AmSU, 2014. P. 49–53. (In Russ.)
16. Stavrov I.V. Policies on development of tourism industry in North-Eastern China as a factor of economic growth // Izvestia of Irkutsk State University. Series: Politology. Religious Studies. 2013. No. 2–1. P. 57–64. (In Russ.)
17. Timchenko M. Druzhno - not weighty // Amurskaya pravda. 1992. December 11. (In Russ.)
18. Federal Law of 24.11.1996 N 132-FZ "On the basis of tourist activity in the Russian Federation" // ConsultantPlus. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_12462/2e173a35e83cda2b-21d04e6de11ad58a93def0ae/ (accessed 25.04.2022). (In Russ.)
19. 建恒, 宿丰林. 最近十年黑龙江省与俄罗斯的贸易经济合作关系 = Hao Jianheng, Su Fenglin. Trade and economic cooperation relations between Heilongjiang Province and Russia over the past decade // 西伯利亚研究 = Siboliya yanju. 1999. Vol. 149. No. 2. P. 32–38. (In Chin.)
20. 石张宇, 徐虹, 沈惊宏. 中俄双边旅游与进出口贸易互动关系的实证研究 = Shi Zhangyu, Xu Hong, Shen Jinghong. An empirical study on the relationship between bilateral tourism and import-export trade of China and Russia // 人文地理 = Renwen dili. 2015. Vol. 142. No. 2. P. 141–148. (In Chin.)



Информация об авторе

Цай Ин, аспирантка кафедры истории России и специальных исторических дисциплин Благовещенского государственного педагогического университета, Благовещенск, Россия, e-mail: mnina66@yandex.ru

Information about the author

Cai Ying, Postgraduate Student, Department of Russian History and Special Historical Disciplines, Blagoveshchensk State Pedagogical University, Blagoveshchensk, Russia, e-mail: mnina66@yandex.ru

Поступила в редакцию

(Received) 02.05.2022

Одобрена после рецензирования

(Approved) 02.08.2022

Принята к публикации

(Accepted) 22.08.2022