

The formation of cross-border area between Russia and China in the 90s

Ordynskaya Y.¹, Kozyrenko N.² (Russian Federation)

Формирование трансграничного пространства между Россией и Китаем в 90-е годы

Ордынская Ю. В.¹, Козыренко Н. Е.² (Российская Федерация)

Ордынская Юлия Владимировна / Ordynskaya Yuliya - преподаватель;

Козыренко Наталия Ефремовна / Kozyrenko Natalia - кандидат архитектурных наук, доцент, заведующая кафедрой, кафедра дизайна архитектурной среды, факультет архитектуры и дизайна,

Тихоокеанский государственный университет, г. Хабаровск

Аннотация: в статье рассматривается формирование трансграничного региона в период активизации межгосударственных отношений между Россией и Китаем в 90-е годы, с начала политики «открытых дверей». Именно в этот временной промежуток на основе историко-генетических предпосылок и стала создаваться характерная уже для современного времени территориальная инфраструктура благодаря торговле, поспособствовавшей стремительному развитию китайских поселений на реках Амур, Аргунь, Уссури, а также на других пограничных территориях.

Abstract: the article discusses the formation of cross-border region in the period of activation of interstate relations between Russia and China in the 90s since the beginning of the policy of «open doors». It was during this time range that a specific for modern time territorial infrastructure was set up based on historical and genetic prerequisites due to trade, contributed to a rapid development of settlements on the Chinese banks of the Amur, Argun and Ussuri rivers, as well as in other border areas.

Ключевые слова: инфраструктура, провинция, территория, развитие, парные города, приграничный, фронтир.

Keywords: infrastructure, province, territory, development, twin towns, border, frontier.

1. Создание зон с особым статусом. Россия с Китаем имеют не только долгую историю взаимоотношений, но и протяжённую общую границу в 4250 км. Россия граничит с двумя китайскими провинциями - Хэйлунцзян и Цзилинь, а также с Автономным районом Внутренняя Монголия (АРВМ). На территории АРВМ происходили существенные изменения. После восстановления существовавшего ранее административно-территориального устройства региона Внутренней Монголии (1979 г), когда Хулунбуирский аймак вновь вошел в её состав, регион стал трансграничным не только со стороны Монголии, но и со стороны России. Аймак получил следующее территориально - административное деление: 1 городской район городского подчинения (город Хайлар) и 5 крупных городов (Маньчжурия, Чжалантунь, Якэши, Иньхэ, Эргуна), большинство которых находятся в приграничной полосе [6, с. 191].

Инфраструктурное и программное развитие фронта началось в начале 90-х годов с политики «открытости» и совместного развития на основе «взаимодополняемости и совместном процветании» (Ли Цзинцзе, ведущий китайский специалист по российско-китайским отношениям) [4, с. 41]. В этот период Северо - Восток провинции Хэйлунцзян стал перспективным районом российско-китайского взаимодействия, повлиявшего на характер развития территории приграничного пояса.

Само решение о восстановлении пограничных связей между двумя странами в конце 80-х годов, после длительного перерыва в несколько десятилетий, и работа по формированию совершенно новых отношений двух приграничных территорий, изначально было поставлено на научную основу. Была создана сеть исследовательских учреждений на территории Северо-Востока Китая (СВК), изучавших приграничные регионы [4, с. 88]. Для каждой провинции, с принятием во внимание перспективы роста и её географического положения, был составлен свой план развития. Каркасом создаваемого т.н. «пояса открытости» стали открытые для свободной торговли города Маньчжоули, Хэйхэ, Суйфэньхэ. В середине 1992 г. Госсовет КНР опубликовал постановление на развитие этих в то время малоизвестных и не больших населённых пунктов. И в этом же году Хэйхэ вместе с Суйфэньхэ и Маньчжурией предлагают концепцию собственной особой зоны международной приграничной торговли, которая должна была послужить мощным толчком развития территории. Каждый из этих регионов выделил и обозначил этот район по-своему: Хэйхэ — островом Дахэйхэ (площадь 0,87 кв. км.), Маньчжурия — равниной, на которой железная дорога пересекает границу (площадью 100 тыс. кв. км). А Суйфэньхэ принял решение отнести сюда весь участок от своей железнодорожной станции до дороги на Харбин, то есть практически весь сам город площадью 6,5 кв. км [3, с. 231]. В это же время Хэйхэ, Суйфэньхэ, Маньчжурия, а также Хунчунь - благодаря своему уникальному географическому положению на границе трёх стран (Китая, России и Северной Кореи) - были открыты для внешней торговли. Эти города закупали товары для торговли с Россией на юге Китая и рассчитывали на ускоренное развитие своей экономики, территориальной инфраструктуры, за счет торговли с Россией.

Именно в этих городах были созданы первые зоны с особым статусом, благодаря чему в дальнейшем также получили толчок в развитии расположенные вдоль всей границы другие небольшие уезды, постепенно превращающиеся в города, а также подчинённые им районы.

2. Развитие инфраструктуры. На протяжении всего десятилетия после продолжительной паузы в отношениях, шли активные поиски основ для сближения, взаимодействия, совместного развития территорий. Первостепенное внимание в концепции развития СВК уделялось развитию внутренней инфраструктуры, основы которой были положены во время оккупации Японией Маньчжурии (СВК) в 1932-1945 гг. и в период образования нового государства Маньчжоу-го. Именно на этом историческом этапе были созданы все предпосылки для развития территории и преодоления её отсталости, появилась основа для возникновения главных транспортных коридоров, которые в начале 90 - х начали совершенствоваться [5, с. 258]. В связи с новой политикой было запланировано модернизировать и заново отстроить к 2000 г. несколько тысяч километров автомобильных и железных дорог, создав единую транспортную сеть с выходами к границам с Россией и к морю. Для провинции Хэйлунцзян был определён курс на создание магистралей для международной торговли. Опорными точками стали выходы на транссиб через Хэйхэ на севере, Суйфэнхэ на востоке и Маньчжоули на западе [4, с. 85]. После осознания китайскими реформаторами исключительности и важности связей с Дальневосточным регионом (ДВР), создание открытых приграничных районов стало важнейшей задачей провинции, в следствии чего права провинции Хэйлунцзян были расширены, ей дана большая автономность. В это же время в КНР были выделены 16 районов «приоритетного экономического строительства» два из которых расположены в Маньчжурии (СВК), один из районов включил центрально - южную часть провинции Ляонин, второй - промышленный комплекс Харбин - Чаньчунь. Это и стало началом формирования «пограничного пояса открытости», опорными пунктами которых, как было уже сказано выше, стали приграничные города Маньчжоули, Хэйхэ, Суйфэнхэ, а также Хуньчунь (провинция Цзилинь). Именно город Хуньчунь стал специальной территорией, попавшей под программы развития провинции Цзилинь (протяжённость границы между провинцией и России 232,7 км). Освоение района приграничного сотрудничества началось в конце 1992 г, под это была специально выделена территория в 16,67 кв.км. В течении нескольких лет развивалась инфраструктура города, росла численность населения, в городской округ включались новые территории вдоль границы. А к концу 90-х «в низких сельских районах» вдоль реки Тумэньцзян Хуньчунь смотрелся «как настоящий Изумрудный город с высокими домами из стекла и мощёными дорогами, выбегающими из лоскутов капустных полей» [4, с. 115].

К концу 90-х годов официально были открыты 16 пунктов пропуска, а 6 находились в процессе строительства. Бывшие маленькие китайские деревни, располагающиеся вдоль фронта, начали превращаться в города с динамично развивающейся инфраструктурой, с развитием пограничной транспортной сети, с активной застройкой близлежащей территории. Это стремительное появление множества китайских городов вдоль границы было взаимосвязано с противоположными приграничными российскими населёнными пунктами, а основным их принципом эволюционного становления должна была стать согласованность (рис. 1, 2).



Рис. 1. Приграничная территориальная ситуация (по бассейну реки Амур в среднем течении)

На протяжении всей границы появились в тесной экономической и территориальной связи так называемые парные города (поселения). В Амурской области - Мохэ - Джалинда, Хума - Ушаково, Хэйхэ - Благовещенск, Сунью - Константиновка, Сюнькэ - Полярково (рис. 2); ЕАО - Тунцзян - Нижнеленинское, Цзяинь - Пашково, Лобэй - Амурзет; Хабаровский край - Фуюань - Хабаровск, Жаохэ - Покровка, Хулинь - Марково, Мишань - Турий Рог; Приморский край - Суйфэнхэ - Пограничный, Дуннин - Полтавка, Хуньчунь - Краскино; Читинская область - Маньчжурия - Забайкальск, Эрка - Абагайтуй, Хэйшаньтоу - Староцурухайск, Шивэй - Олочи.

Определённые мероприятия в Китае были связаны с решением вопроса расселения вдоль фронта, в следствии с чем наметилась интересная тенденция объединения территориальных единиц в одну торговую зону с китайской стороны, и, не смотря на плановое градостроительное управление, стали происходить территориальные слияния поселений с образованием единой урбанистической зоны [2, с. 36]. Например, находящиеся в верхнем течении Амура уезды Мохэ и Тахэ изначально оба являлись малонаселёнными территориями, с грунтовыми дорогами. Площадь двух этих уездов вместе составляет 33 тыс. кв. км, в население — (на 1994 г) всего лишь 200 тыс. чел. При росте грузооборота, налаживания транспортной инфраструктуры, районы объединялись и стали действовать и развиваться сопряжено.



Рис. 2. Приграничная территориальная ситуация (по бассейну реки Амур в верхнем течении)

Вывод.

Благодаря началу политики открытости с обеих сторон интерес в развитии территорий между Дальним Востоком России и северо-восточным районом Китая резко возрос. В связи с этим концентрация людей с обеих сторон в приграничной зоне имела для России особое значение. При населении российского Дальнего Востока примерно в 7 млн. чел. и трех северо-восточных китайских провинций более чем в 100 млн. чел. здесь сложилась огромная разница в демографическом давлении, что повлияло на развитие трансграничного региона. На всём периоде строительство новых магистралей, использование, развитие транспортной инфраструктуры и реализация максимальных возможностей системы дорог стало важнейшим фактором развития ДВР, а также Северо - Востока Китая. А изменение вектора направленности грузовых потоков, в следствии постоянного совершенствования и улучшения транспортной инфраструктуры СВК, перераспределение направлений, перенос их на сторону приграничной территории Китая, привело к резкому и значительному увеличению не только числа населённых пунктов по всей линии фронта, но и значимости уже существующих городов и деревень.

В исследуемый период Китай довольно таки широко использовал «зонный механизм» для повышения конкурентоспособности приграничных с Россией районов, в частности были созданы специальные зоны экономического взаимодействия [1, с. 19]. Внутри самого трансграничного региона, как с китайской так и с российской стороны, существовали значительные различия и взаимодействие сторон оказалось дифференцированным в пространстве и привело к возникновению совершенно новых территориальных единиц с китайской стороны напротив российских существующих поселений.

Литература

1. *Бондаренко Ю. В., Козыренко Н. Е.* Характер и перспективы развития приграничных районов // Дальний Восток: проблемы развития архитектурно-строительного комплекса. Материалы региональной научно-практической конференции - Хабаровск: Изд-во ТОГУ, 2010 - С.18-21.
2. *Бондаренко Ю. В., Козыренко Н. Е.* Особенности парных городов // Новые идеи нового века-2010. Материалы Десятой международной конференции - Хабаровск: Изд-во ТОГУ, 2010. - С. 33-37.
3. ИваситаАкихиро. 4000 километров проблем. Российско-китайская граница / АкихироИвасита; пер. с яп. М. Г. Горфункель. — М.: АСТ: Восток — Запад, 2006. — 336 с.
4. *Ларин В. Л.* Российско-китайские отношения в региональных измерениях (80-е годы XX - начало XXIв.): монография. - М.: Восток-Запад, 2005. - 390 с.
5. *Ордынская Ю. В.* Территориальное освоение С-В Китая в период образования государства Маньчжоу-го // Новые идеи нового века-2016. Вопросы теории и истории в градостроительстве, архитектуре и дизайне.
6. *Ордынская Ю. В.* Освоение территории Внутренней Монголии - путь от китайской колонии до промышленного центра // Проблемы современной науки и образования, 2016. № 4 (46). С. 187- 192.