

*Г.Б. Дудченко**

Приграничное сотрудничество Китая и Северной Кореи в начале XXI века

АННОТАЦИЯ: Статья посвящена вопросам трансграничного взаимодействия между КНР и КНДР. Особое внимание уделено истории проекта «Туманган» и перспективам развития международных транспортных коридоров.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Туманган, Ялуцзян, Цзилинь, Ляонин.

Заметному росту активности в приграничном сотрудничестве между КНР и КНДР на рубеже XX и XXI вв. и появлению в нём новых перспектив способствовал целый ряд факторов.

Китай и Северная Корея имеют протяжённую сухопутную границу длиной почти 1,5 тысячи километров. Она проходит по рекам Тумэньцзян (Туманган) и Ялуцзян (Амноккан), которые, с одной стороны, всегда разделяли территории государств водными пространствами, с другой — представлялись перспективными в плане судоходства и хозяйственного использования, в том числе с точки зрения совместных проектов. На китайско-корейской границе расположен вулкан Байтоушань (Пектусан) — важный и примечательный природный, культурно-исторический, туристический и исследовательский объект, который упоминается в национальных гимнах КНДР и Республики Корея. По обе стороны границы протянулись заселённые территории, связанные мостами.

Другим фактором, сказавшимся на приграничном сотрудничестве, является характер межгосударственных отношений. Если между Россией и Кореей дипломатические отношения были установлены в

* Дудченко Герман Борисович, канд. ист. наук, частное некоммерческое образовательное учреждение высшего профессионального образования «Невский институт языка и культуры», Санкт-Петербург, Россия; E-mail: dudchenkog@gmail.com

1884 г., то между Китаем и Кореей к этому времени они существовали уже более двух тысяч лет [2, с. 60]. Применительно ко всей второй половине XX в. отношения между КНР и КНДР вряд ли можно охарактеризовать как враждебные или неприязненные. Скорее наоборот — на фоне всех перипетий межгосударственных отношений в регионе Китай и Северная Корея являли пример стабильного добрососедства. Двусторонний Договор о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи действует с 1961 г., так же как и комплекс соглашений в различных сферах. Китай поставлял в КНДР большие партии продовольствия и других товаров. На высшем уровне шло активное развитие политического диалога. Так в период 2000–2006 гг. лидер КНДР Ким Чен Ир посетил Китай четыре раза, и дважды в КНДР побывали представители руководства КНР [7, с. 459].

Определенное влияние оказывает и этнический состав населения приграничных территорий Китая. В данном районе проживает много корейцев, общей численностью свыше 1 млн. чел. В 1952 г. в составе провинции Цзилинь был выделен Яньбяньский Корейский автономный округ. В районе поддерживается определённый статус корейского языка, культуры, что сказывается и на внешних связях. Например, для китайской стороны эта ситуация способствует минимизации языкового барьера в общении с партнёрами из КНДР и Республики Корея.

Во второй половине 90-х годов в Китае наблюдалось некоторое обострение проблем, связанных с национальными вопросами, что способствовало принятию в 1999 г. программы освоения западных районов. Её действие было распространено и на Яньбяньский Корейский автономный округ. В данной программе выделяются такие направления как изучение ресурсного потенциала региона и строительство промышленных объектов, модернизация сельскохозяйственного производства, создание мощной инфраструктуры, природоохранные мероприятия. Эти меры были направлены на поддержание темпов экономического роста в национальных районах и подъём уровня жизни неханьского населения [6, с. 18–19]. Таким образом, Яньбяньский округ, будучи ещё и приграничным районом, получал дополнительный импульс к развитию.

Использование акваторий обеих пограничных рек и прилегающих к ним земель задолго до рассматриваемого времени осуществлялось как с китайской, так и с корейской стороны. Более протяжённый участок границы проходит по реке Ялуцзян, по правому берегу которой располагается территория китайских провинций Ляонин и Цзилинь, по левому — северокорейских провинций Пхёнан-Пукто, Чагандо и Янгандо. Река судоходна на большом протяжении от города Хесан до устья, при этом морские суда могут подниматься до китайского города

Даньдун, который связан с северокорейским городом Синьиджу мостом Китайско-корейской дружбы. На этой же реке расположены северокорейские водохранилища и гидроэлектростанции Унбон и Супхун.

Река Тумэньцзян, также как и Ялуцзян, берёт начало от горы Пектусан и течёт в сторону Японского моря. На китайской стороне находится Яньбяньский Корейский автономный округ провинции Цзилинь, вблизи реки расположены города Яньцзи, Лунцзян, Тумэнь, Хуньчунь. Воды Тумангана используются здесь для орошения. На корейской стороне располагаются Мусан, Хверён и другие населённые пункты провинций Хамгён-Пукто и Ягандо.

Что касается форм взаимодействия между странами, то они характерны для приграничного сотрудничества и в других регионах мира: трансграничная торговля, культурный обмен, совместные технические проекты и т.д. Следует отметить, что на китайской стороне активное распространение получил туризм, в том числе международный. Туристы из-за рубежа стали проявлять интерес к посещению горы Пектусан (Байтоушань), других объектов района плато Чанбайшань, устья реки Туманган и т.д. В 2000 г. число иностранных туристов, посетивших Яньбяньский Корейский автономный округ, составило более 150 тыс. чел. Этому способствовало наличие крупного международного аэропорта в Яньцзи. Так, в 2001 г. он принял 40,5 тыс. гостей из-за рубежа. Подавляющее большинство туристов прибывали из Республики Корея. Их доля среди всех иностранных туристов в 1996 г. составляла 96%, в 2000 г. — 78% [5, с. 206]. Некоторое снижение данного показателя произошло главным образом за счёт притока туристов из России, однако определённую долю могли составить и граждане КНДР, в частности, жители сопредельных территорий.

К этому времени получило развитие многостороннее сотрудничество в бассейне реки Туманган (Тумэньцзян), продолжали выдвигаться идеи международных проектов регионального развития. В каждом из проектов определённая роль отводилась Китаю, Северной Корее и протяжённой границе между государствами. Другими сторонами в данных проектах выступали Россия, Япония, Монголия.

Появление широко известного проекта «Туманган» относится к концу 80-х — началу 90-х годов. В 1989 г. Китаю была предложена идея совместного освоения судоходной части реки Туманган [4, с. 56]. После серии публикаций на эту тему в 1991 г. в Чанчуне и Улан-Баторе прошли первые конференции и семинары, в ПРООН¹ была начата разработка Программы развития зоны реки Туманган (TRADP).

¹ ПРООН (Программа развития ООН) — организация по оказанию помощи странам-участницам в области развития.

Китайская сторона стала уделять пристальное внимание освоению приграничного района. В 1992 г. Госсовет КНР присвоил Хуньчуню статус открытого пограничного города, тогда же была создана Хуньчуньская пограничная зона экономического сотрудничества [4, с. 60]. В результате усиления в данном регионе деловой активности стоимость производимой в Яньбяньском округе продукции в 1994 г. по сравнению с 1980 г. выросла в 2,36 раза, а финансовый доход округа по сравнению с 1978 г. — почти в 10 раз. К концу 90-х годов в данной зоне действовало около 400 совместных предприятий с общим капиталом 400 млн. долл., из которых 48% приходилось на иностранные инвестиции [4, с. 62].

Не только Китай, но другие страны проявляли заинтересованность в повышении экономической активности в указанном районе на условиях взаимовыгодного сотрудничества. Во второй половине 90-х годов идея такого сотрудничества представлялась следующим образом: вокруг устья реки Туманган следует создать трёхуровневую зону свободного предпринимательства и торговли, объединив тем самым экономические интересы ряда государств региона. Первый уровень — это непосредственно район устья, включающий в себя участки территории трёх государств и такие населённые пункты как Хуньчунь в КНР, Раджин в КНДР, Посьет в России. Данная область, насчитывающая порядка 1 тыс. кв. км., получила название Экономическая зона реки Туманган (TREZ). Второй уровень — Зона экономического развития реки Туманган (TREDA), охватывающая около 10 тыс. кв. км. и включающая помимо перечисленных ряд других городов и посёлков тех же трёх государств. В Китае это территория Яньбяньского Корейского автономного округа с городами Яньцзи, Лунцзин, Тумэнь, в пределах российской территории — Владивосток, Находка, Хасанский район Приморского края, в Северной Корее — Чхонджин, Хверён, Намьён, Онсон, Сэбэль, Ундок, Сонбон, Унсан. Третий уровень — это Зона регионального развития Северо-Восточной Азии (NEARDA), которая охватывает приграничные административно-территориальные единицы трёх государств общей площадью более 370 тыс. кв. км. [4, с. 70].

Приступая к разработке проекта «Туманган» в начале 90-х годов, китайская сторона предполагала строительство порта в районе Хуньчуна при условии установления свободного судоходства по реке Туманган и проведения дноуглубительных работ. Однако в силу ряда причин, в том числе определённых технических сложностей, эта идея осталась нереализованной. К 1998 г. от проекта создания внутреннего морского порта в Хуньчуне отказались [1, с. 66].

Однако для вывоза грузов к Японскому морю из провинции Цзилинь с использованием портов зарубежных государств у китайской стороны появились другие варианты. Один из них — это российские порты Посъет и Зарубино. Альтернативные этому варианты связаны с портами Северной Кореи Раджин, Сонбон, Чхонджин и др., преимущества которых очевидны. Протяжённость причалов одного только порта Раджин в два раза превышала длину причалов российских портов близ устья реки Туманган. Этот порт способен принимать суда водоизмещением до 30 тыс. тонн [1, с. 66–67].

Северокорейская сторона предлагала развивать грузооборот портов в три этапа: 20 млн. т., 50 млн. т. и 100 млн. т. [1, с. 67]. Ни один из проектов, существовавших с 1991 г., в полной мере реализован не был, каждая из сторон действовала обособленно друг от друга. Тем не менее идея создания в районе устья реки Туманган крупного морского порта с пропускной способностью в 100 млн. т. сохраняла актуальность. Кроме того, произошёл сдвиг в реализации инвестиционных проектов по открытию ряда трансграничных транспортных маршрутов, в том числе линии «Хуньчунь — Раджин» [3, с. 62].

В целом сотрудничество в области транспорта, в частности в области создания международных транспортных коридоров, стало заметным и перспективным направлением международного взаимодействия Китая с Северной Кореей по периметру государственной границы. Туманганский проект предполагал создание такого коридора, идущего от Монголии через территорию КНР к побережью Японского моря. Были проложены железные дороги Тумэнь — Хверён — Чхонджин и Тумэнь — Аочжири — Раджин. При этом перевозкам через Раджин создают конкурентоспособную альтернативу перевозкам по международному транспортному коридору, проходящему через Ляодунский полуостров, в частности, через порт Далянь. В этой связи особо выделяется маршрут Чанчунь — Тумэнь — Раджин — Ниигата [4, с. 113]. В то же время перспективность трансграничных перевозок ограничивается рядом факторов, в том числе, неготовностью портов принимать крупнотоннажные суда водоизмещением в 50, 100 и более тыс. тонн, состоянием дорог и т.д.

Таким образом, несмотря на то, что ни один из крупных многосторонних проектов, разработанных в 90-е годы, не был реализован полностью, международное сотрудничество в регионе продолжалось. Различные факторы, затрудняющие его развитие, не могли воспрепятствовать появлению новых проектов. В рамках многостороннего экономического сотрудничества такие проекты касались в основном вариантов освоения района устья реки Туманган. Тем не менее, определённые перспективы прослеживались и в отношении других участков китайско-корейской границы.

Литература

1. *Верхотуров Д.Н.* Туманганский проект: нынешнее состояние и перспективы // Россия и Корея: Проблемы улучшения отношений России и государств Корейского полуострова. М.: «Русская панорама», 2008. С. 64–70.
2. *Гуань Гуйхай.* Китайско-российские отношения и Корейский полуостров // Стратегическое партнёрство между Россией и Кореей: условия и перспективы развития. Взгляд из России. Сеул, 2010. С. 59–76.
3. *Зыков А.А.* Дальний Восток России как актор трансграничного сотрудничества // Вестник Челябинского государственного университета. 2012. № 12. Политические науки. Востоковедение. Вып. 12. С. 60–65.
4. *Петров А.И.* Проект «Туманган»: при взаимопонимании всё реально // Китай в Северо-Восточной Азии: история и современность. Владивосток: Дальнаука, 1999. С. 56–73.
5. Северо-Восточный Китай на рубеже XX–XXI вв. Владивосток: Дальнаука, 2005. 238 с.
6. *Ставров И.В.* Реализация национальной политики КПК в северо-восточных провинциях КНР (1978–2002 гг.). Автореферат дисс. канд. ист. наук. Владивосток, 2007. 27 с.
7. *Торкунов А.В., Денисов В.И., Ли Вл.Ф.* Корейский полуостров: метаморфозы послевоенной истории. М.: ОЛМА Медиа Групп, 2008. 541 с.

*G.B. Dudchenko**

Cross-border cooperation between China and North Korea at the beginning of the XXI century

ABSTRACT: This paper deals with some aspects of cross-border interaction between the PRC and the DPRK. Special attention is paid to the history of the Tumen River project and prospects of development of international transport corridors.

KEYWORDS: Tumangan, Yalujiang, Jilin, Liaoning.

* Dudchenko German Borisovich, PhD in History, Nevsky Institute of Language and Culture, Saint-Petersburg, Russia; E-mail: dudchenkog@gmail.com