

## Вызов пространства: абстрактная геополитика, потенциал территории и историческая колея дальневосточного приграничья в 1990-х гг. (на примере Хасанского района)

Анатолий Евгеньевич Савченко  
Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН  
Владивосток, Россия, [savchenko@ihaefe.ru](mailto:savchenko@ihaefe.ru)

**Аннотация.** В статье на примере Хасанского района рассматривается противоречивый процесс трансформации пограничного пространства из зоны сдерживания потенциального противника к площадке для реализации трансграничных международных проектов. Автор показывает, что потенциал территории, как локации для реализации таких проектов, был скорее дискурсом, сконструированным региональными и локальными элитами путём "отрыва" проектов развития от широкого контекста, связывающего их с историей предшествующего развития и с окружающим пространством. Главными источниками для подготовки данной статьи стал материал, впервые введённый в научный оборот: архивные документы и полуструктурированные интервью, собранные в ходе полевых исследований.

**Ключевые слова:** *проекты территориального развития, региональная политика, государство, Хасанский район, Дальний Восток*

Интервью и материалы архива администрации Хасанского района были собраны А.Е. Савченко и И.Ю. Зуенко в ходе серии экспедиций в Хасанский район в 2020 – 2021 г. в рамках проекта "Миф потенциала–потенциал мифа": проекты развития на дальневосточном приграничье", реализованного при поддержке фонда "Хамовники".

**Для цитирования:** Савченко А. Е. Вызов пространства: абстрактная геополитика, потенциал территории и историческая колея дальневосточного приграничья в 1990-х гг. (на примере Хасанского района) // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2023. № 2. С. 48–56. <https://doi.org/10.24866/1998-6785/2023-2/48-56>

Original article  
<https://doi.org/10.24866/1998-6785/2023-2/48-56>

## Challenge of the Space: Abstract Geopolitics, Territory Potential, and the Historical Track of the Far Eastern Borderlands in the 1990s. (On the example of the Khasansky district)

Anatoly Evgenievich Savchenko,  
Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, FEB RAS,  
Vladivostok, Russia, [savchenko@ihaefe.ru](mailto:savchenko@ihaefe.ru)

**Abstract.** The article focused on the contradictory process of transformation of the border space from a zone of containment of a potential clash to a platform for the implementation of cross-border international projects using the example of the Khasansky district. The author shows that the potential of the territory as a location for the implementation of such projects was rather a discourse constructed by regional and local elites, by "separating" development projects from a broad context that connects them with the history of previous development and with the surrounding space. The main foundation of the article were the material first introduced into scientific discussions: archival documents and semi-structured interviews collected during author's field research.

**Key words:** *sterritorial development projects, regional policy, state, Khasansky district, Far East*

Interviews and materials from the archives of the administration of the Khasan district were collected by A.E. Savchenko and I.Yu. Zuenko during a series of expeditions to the Khasansky district in 2020-2021 as part of the project: "Myth of Potential – Potential of a Myth": Development Projects on the Far Eastern Border, implemented with the support of the Khamovniki Foundation.

**For citation:** Savchenko A. E. Challenge of the Space: Abstract Geopolitics, Territory Potential, and the Historical Track of the Far Eastern Borderlands in the 1990s. (On the example of the Khasansky district) // Ojkumena. Regional researches. 2023. No. 2. P. 48–56. <https://doi.org/10.24866/1998-6785/2023-2/48-56>

**Проблема исследования и её актуальность.** Научных статей детально разбирающих новейшую историю Хасанского района совсем немного [3; 4]. При этом сам район представляет собой, на первый взгляд, необъяснимый пример нереализованных возможностей совпадения естественных преимуществ территории. Имея прямой выход сразу к двум сухопутным границам: с Китаем и Северной Кореей, а также к морю – здесь расположены три порта – район уже в конце 1980-х гг., одним из первых в стране, рассматривался как площадка для запуска международных трансграничных проектов. Соседняя китайская провинция Цзилинь не имеет собственного морского побережья, но расстояние от российско-китайской границы до ближайшего порта Хасанского района составляет по прямой всего 30 километров. Перспектива

развития большого логистического центра для обработки транзитных экспортных и импортных грузов возникает почти сама собой. Поэтому с самого начала нормализации отношений с Китаем в центре внимания были проекты, связанные с трансграничной логистикой. Уже больше тридцати лет в разнообразных официальных планах, концепциях и заявлениях пустынные бухты, холмы и долины района обрастают километрами причальных стенок, гигантскими портовыми кранами, современными автомагистралями и логистическими центрами. География словно играет с Хасаном, рисуя на месте Славянки и Зарубино миражи Сингапура и Пусана.

С течением времени сближения красивых планов и реальности не происходит. То ли люди, принимающие решения на государственном уровне, не видят всей красоты и мощи геополитического потенциала Хасана, то ли сами планы – лишь красивая иллюзия? Действительно, эти идеи и проекты – родом из 1990-х гг., когда "эмоционально насыщенные ожидания" во многом заслоняли "рациональное целеполагание" [7, с. 112]. Но и спустя более чем 30 лет предложения по преобращению этих мест не исчезают из дискуссий о развитии района и края. Ближайший пример – встреча приморского губернатора с Президентом России, на которой О.Н. Кожемяко напомнил о большом потенциале Хасанского района, имеющем "прекрасные порты", переходы с Китаем и КНДР, но при этом очень слабую, сдерживающую его развитие транспортную и энергетическую инфраструктуру<sup>1</sup>. Пережив несколько периодов забвения, проекты развития района упорно возрождаются, трансформируясь в соответствии с меняющимся контекстом. Значит это кому-то нужно. На примере проекта "Туманган" и связанного с ним проекта "большого порта Зарубино" мы ставим целью ответить на ряд вопросов: кто же заинтересован в их регулярном возрождении и продолжающимся уже тридцать лет обсуждением? Какими способами эти проекты продвигаются на уровень, где принимаются политические решения? Как и кем выбираются главные точки для приложения усилий в этих проектах? И почему превращение Хасанского района в международный логистический хаб<sup>2</sup> происходит так медленно, точнее – едва заметно с течением десятилетий?

**Реальность наблюдаемая.** Хасанский район занимает площадь 4130 кв. км., (что составляет чуть больше 2,5% территории Приморского края), здесь проживает приблизительно 30.500 человек. Посмотрев на карту, мы увидим район как вытянутый с севера на юг "сапог", напоминающий Италию, но без "каблука". Всей западной стороной он прилегает к Китаю, всей восточной – тянется побережьем с севера на юг вдоль заливов: Амурского и Петра Великого, заканчиваясь границей с Корейской Народно-Демократической Республикой по реке Туманган. Возможно, только г. Благовещенск, расположенный прямо напротив занявшего другой берег Амура китайского города Хайхэ, может соперничать с Хасанским районом по физическому ощущению близости Китая. В 1960-е – 1980-е гг. район был закрытой милитаризированной территорией, готовой отразить гипотетическое нападение соседа. С конца 1980-х гг. с Китаем здесь связываются главные надежды на экономический прорыв.

Насколько вообще может быть верным, то, что география определяет историю – это совершенно верно для Хасанского района. Говорить о нём – значит говорить о границе и побережье, о соседних странах, в первую очередь – о Китае. Протяжённость границ района составляет приблизительно 873 километра, и более четверти от этого числа составляет государственная граница – 250,9 км. Сегодня здесь расположены сразу 6 пунктов пропуска: 3 морских (порты Посыет и Зарубино, Славянка), один автомобильный – на границе с КНР (переход Краскино – Хунчунь), и два железнодорожных – на границе с КНДР (Хасан) и КНР (Махалино-Хунчунь). Что осознаётся региональными управленцами как яркая специфика территории:

<sup>1</sup> Встреча с губернатором Приморского края Олегом Кожемяко. 10 апреля 2023 г. Официальный сайт Президента России. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/70889> (дата обращения: 22.04.2023).

<sup>2</sup> Логистический хаб – транспортный узел, обеспечивающий координацию потоков товаров и пассажиров, а также взаимодействие между различными видами транспорта. См. подробно: [1, с. 332].

*"Там 6 пунктов пропусков, такого в России нет. В этом (Хасанский район – прим. А.Е. Савченко) уникальный..."* (муниципальный служащий, Приморский край, 2020 г).

Кажется естественным, что наш разговор с теми, кто в разные времена стоял у истоков проектов развития этого района начинался с географии и карт: *"Значит... карту вы представляете, да? В Китае были?"* (предприниматель, эксперт, Приморский край, 2020 г.).

*"Ну тогда в восемьдесят... девяностый вернее год... Здесь я вообще не был никогда. Я даже представления не имел что это так далеко. Ну и вот я посмотрел на карту Краскино, и вот увидел сразу ту составляющую логистическую. Которая очень интересна: это положение Хасанского района, это море, порты, это Корея, это Китай"* (в разное время: предприниматель, эксперт, муниципальный служащий, Приморский край, 2020 г.).

Граница, окружающая Хасанский район с трёх сторон, делает любой разговор о его развитии – геополитическим, тем более что инициатива таких разговоров чаще всего исходила от представителей соседних государств. От соблазна "сыграть пространством" и преобразить его, за счёт включения в глобальные товарные потоки, связав интересы других стран, трудно отмахнуться, но первые же решительные шаги в этом направлении сразу путаются в хитросплетённых зарослях соображений безопасности, конкуренции с уже существующей транспортной инфраструктурой на территории России и Северной Кореи, альтернативных вариантов будущего самого Хасанского района.

Во времена конфронтации СССР и Китая в 1960-е – 1970-е гг. район был закрытым для посещения и населен преимущественно военными. Поэтому население здесь даже в советское время колебалось нетипично волнообразно. Достигнув максимума в 1931 году (46.100 чел.), в последующем, несмотря на интенсивное заселение юга Приморского края, оно никогда не достигало этого уровня. Одним из последствий нормализации отношений двух стран стало сокращение присутствия в районе военных. Армия покинула эти места, и военные городки, покорившись окружающему лесу, встречают нас заросшими серыми скелетами капитальных каменных и панельных построек с темными квадратами пустых оконных проемов.

В районе нет ни одного города, но более 70% его населения – городское, проживающее в селах и посёлках городского типа: портах: Славянка, Зарубино и Посьет, и в приграничных Краскино и Хасане. Зарубино последние 30 лет было центральным пунктом глобальных трансграничных проектов на юге Приморья, местный порт обещал стать крупнейшим на Дальнем Востоке, перехватив часть международного грузопотока Азиатско-Тихоокеанского региона. Эти планы мало повлияли на современную реальность. Сегодня здесь 4 причала, общей длиной 650 метров. Самый ранний построен в 1980-м году, самый новый – в 1991-м. (Здесь важно обратить внимание, что за три десятилетия разговоров о большом порте, он фактически не строился). Сегодня порт Зарубино (официальное название: Морской порт в бухте Троицы) позиционирует себя как "ключевое звено" для "обеспечения логистики между странами Азиатско-Тихоокеанского региона" и "важная часть международного транспортного коридора "Приморье – 2" [8, с. 17]<sup>3</sup>. Ключевым звеном в трансграничных логистических инициативах вокруг Хасанского района порт Зарубино стал во многом благодаря проекту Туманган.

Только непогруженного в контекст исследователя могло бы удивить, что никто, из наших собеседников, не смог точно сказать, кто именно был автором проекта Туманган. Это относится и к тем, кто, занимая в разное время руководящие посты в администрации Приморского края, был непосредственно в него вовлечен:

*– "...Я даже вот по себе думаю, да. По сей день спроси меня, кто это придумал – Туманган, и зачем – я не могу точно определить"* (интервью № 80).

*– "Кто-то из японцев это придумал..."* (интервью № 78).

<sup>3</sup> "В порту Зарубино отгружена первая партия зерновых грузов". 03. 03. 2020 г. Официальный сайт Морского порта в бухте Троицы". URL: [http://seaport-troitsa.ru/news/v\\_portu\\_zarubino\\_otgruzhena\\_pervaya\\_partiya\\_zernovykh\\_gruzov/](http://seaport-troitsa.ru/news/v_portu_zarubino_otgruzhena_pervaya_partiya_zernovykh_gruzov/) (дата обращения: 06.06. 2020).

Но даже японский исследователь из ключевого для проекта интеллектуального центра – Института экономических исследований Северо-Восточной Азии, пишущий по истории проекта Туманган, начинает свой текст с оговорки: "нет ясности, кто первый выдвинул идею развития зоны реки Туманган" [10, с. 1].

Но кто же продвигал этот проект? – и лучше всех из доступных нам собеседников ответ на этот вопрос мог бы знать Владимир Кузнецов, возглавлявший Приморский край во время зарождения и наиболее интенсивного обсуждения этой темы, но и его ответ не добавляет ясности к туманной картине: *"Никто особенно не продвигал. Оно как бы шло..."* (интервью № 31).

Этот проект, хотя точнее будет сказать, что на большей части своей истории это был набор идей и смелых фантазий – коллективное творчество.

– *"Но вы меня поймите, что вы приехали к человеку, который стоял у истоков проекта Туманган..."* – задал нам нужный настрой на дальнейшую беседу предприниматель из Хасанского района (интервью № 43). Каждая страна, район и даже отдельный человек, могли видеть в этом проекте возможности для себя и пытаться использовать его, "пристраивая" к дискуссии свои идеи и интересы.

– *"Там у всех были разные представления, – скажет нам о Тумангане 30 лет спустя Владимир Кузнецов* (интервью № 31).

Идея создания зоны совместного интенсивного развития в дельте р. Туманной была впервые официально выдвинута летом 1990 г. на международной научной конференции в г. Чанчуне (административном центре приграничной с Хасанским районом провинции Цзилинь) профессором Дином Шиченом, директором цзилинского Азиатско-Тихоокеанского института. Скорее всего, он озвучил уже согласованную в правительстве провинции концепцию [5, с. 93]. В устье реки Туманной предлагалось создать транзитно-транспортный хаб для перевозки продукции местного производства на рынки АТР и Европы. Для этого русло реки было необходимо углубить, договориться с соседями о беспрепятственном проходе судов через шестнадцатикилометровый отрезок, где граничат только Россия и КНДР, а на китайской территории построить крупный порт и город. Идея получила международную поддержку в 1991 г. в рамках Программы развития ООН (ПРООН). Проект предполагал вложения ок. 30 млрд. долларов в течение двадцати лет с тем, чтобы превратить регион "в Гонконг Северо-Восточной Азии" [10, с. 4].

С позиции России проект Туманган был инициирован извне и государство было в большей мере реагирующей стороной, при этом по разным мотивам он был подхвачен на региональном и районном уровнях, заполняя идейный и проектный вакуум, в котором с самого начала оказалось российско-китайское приграничное сотрудничество.

Любопытно, что В.С. Кузнецов, сам не воспринимал туманганский проект буквально, рассматривая его скорее как возможность участвовать в международном общении:

– *"Я относился к нему (к проекту Туманган – прим. А.Е. Савченко) так же, как и сегодня... Повод для разговоров... что люди встречаются, люди общаются, вот в этом общении рождаются какие-то конкретные вещи. Могут рождаться по крайней мере* (интервью № 31).

Видя туманганский проект как повод для разговоров, приморский губернатор не мог участвовать в многочисленных встречах и переговорах без каких-либо конкретных предложений. В противовес стремлению Китая построить порт на своей территории, руководство края выступило с предложением использовать порт на российской стороне. Только вместо изначально интересовавшего китайскую сторону Посъета, был предложен порт Зарубино, находящийся дальше от погранперехода на 44 км. по трассе, и на 21 км. по прямой. По воспоминаниям участников событий, именно губернатор вызвал к себе директора зарубинского порта (тогда назвавшегося "Хасанский рыбный порт") и поручил ему готовить предложения для проекта Туманган (интервью № 43).

В марте 1992 года порт получил новое название – "Хасанский морской коммерческий порт", забывшись от своей ведомственной родословной, и уже в следующем месяце распоряжением Правительства он был открыт для международного судоходства. Администрация Приморского края, обращаясь в том же году за поддержкой в Москву, презентовала его как "наиболее перспективный транспортный узел" в южном Приморье. Правда для развития порта

было необходимо реконструировать существующие и построить новые железные и автомобильные дороги, ведущие к границе с Китаем (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1.Д. 51. Л. 26). На самом деле это была лишь малая часть от того, что требовалось, но это искусно загромождалось декорациями гигантских экономических перспектив и ажиотажа вокруг проекта. Далее мы увидим, как разыгрывалось это представление.

Для директора порта проект Туманган стал шансом на прорыв в большой мир и большой бизнес, но не за счёт экономики, а за счёт политики и геополитики. Военное прошлое Хасана и его мирное, построенное на включении в международные связи, будущее слились вместе, позволяя воображению строить самые смелые планы:

*– Я понял: вот где золотая жила. Китай в течение десятилетий рвётся к выходу к морю... На этом небольшом участке... Стык трёх границ. Я ещё застал время, когда был Дэн Сяопин, вот... он сказал: "Любым путём, но мы должны с этого моря возить груз.... Вот где родилась перспектива... Без всяких войн, без всего" (интервью № 43).*

Игра на геополитической конкуренции должна была стать трамплином, с которого гигантская пропасть между желаемым образом и реальностью преодолевается в один прыжок. Геополитика и стратегические интересы обещали будущее процветание, если в настоящем не постоять за цену. И на какой-то, впрочем, непродолжительный период многие поверили, что это реально. В то время, когда празднично открытый ровно год назад и переданный на баланс администрации района автодорожный пограничный пункт пропуска в "Краскино" не мог функционировать "ввиду отсутствия в нём электроэнергии, тепла и воды", а исполняющий обязанности командующего войсками Тихоокеанского пограничного округа убеждал районные власти "принять экстренные меры по созданию нормальных условий" для его работы, маленький посёлок Зарубино оказался в центре внимания иностранцев (АОАХМР. Ф. 14. Оп. 2. Д. 17. Л. 116)<sup>4</sup>.

*– "Когда вся эта эпопея началась, в день приезжало по три делегации. А то и приземлялись вертолётами. Мы делили приём делегаций. Какая главная, какая нет, с Кореи, там с Китая, Японии, американцы, австралийцы. Это был кошмар. В то время я ногой открывал двери, как говорится, любого министерства в Москве. О нас снимали фильмы" (интервью № 43).*

В ожидании бурного экономического роста, но в отсутствии надёжных дорог, между краевым центром и Хасанским районом была запущена вертолётная линия. Вертолёт по маршруту Владивосток – Славянка летал ежедневно, четыре раза в день, по маршруту Владивосток – Зарубино было два рейса в день, время полёта составляло 30 мин. (АОАХМР. Ф. 14. Оп. 2. Д. 17. Л. 9). Потенциальные инвесторы и журналисты, могли быстро попадать в будущий логистический хаб, буквально пролетая над реальностью района и не вникая в нюансы инфраструктурных проблем территории.

В картине будущего, изображаемой местной администрацией, район находился на пороге миграционно-демографического бума: в два предстоящих десятилетия предполагалось увеличение численности населения: в пос. Зарубино примерно в 3,5 раза – с 5300 чел в январе 1992 г. до 18350 чел. в 2010-м. Соседнее с Зарубино село Андреевка выросло в 5 раз – с 722 чел. до 3400 соответственно, а расположенная в паре километров от Зарубино железнодорожная станция Рязановка увеличивалась и вовсе в 300 раз – с 58 человек до 17100. Учитывая близкое расположение этих населенных пунктов, перед нами возникает новый город с численностью населения 40370 чел. – число, сопоставимое с населением всего Хасанского района того времени. Администрация затруднялась делать прогнозы далее 2010 года, ссылаясь на невозможность расчётов "в связи с концепцией развития Владивостока и порта в устье р. Туманган" (АОАХМР. Ф. 14. Оп. 2. Д. 17. Л. 9, 84).

Маленький рыбный порт превращался в планах и речах в огромный хаб с 12-ю причальными стенками общей длиной в 11 километров. Приехав на место, трудно представить, как все эти сооружения могли бы поместиться в этой маленькой бухте. Но здесь нас поджидает открытие – речь шла о принципиально новом порте в других бухтах.

<sup>4</sup> АОАХМР – Архивный отдел администрации Хасанского муниципального района.

– "А проект то развивался как раз не на этот порт. А по сути дела на новый.

– Но в той же бухте?

– Не... Тут, как тебе сказать... это было только для того, чтобы мы имели возможность показывать, развиваться" (интервью № 43).

Бывший директор порта, говоря об этом проекте, ни разу не упомянул дефицита электроэнергии, необходимости дноуглубления и тех сдерживающих условий, о которых говорили другие люди. В его понимании – герой может решить всё: связать разные интересы и вовлечь всех участников в решение сопутствующих проблем. Перед нами идеальный пример "политического предпринимателя". В ходе беседы он неоднократно подчёркивал, что он – директор маленького порта, а тем не менее заходил в самые высокие кабинеты, добивался, казалось бы, невозможного.

Порт – как точка выхода во внешний мир и входа для столь желанной в то время импортной продукции от продовольствия и одежды до автомобилей – обеспечивал его руководству почти неограниченную власть в районе и влияние в крае. А предпринимательский талант его директора позволял использовать эти возможности для продвижения проекта.

Новый губернатор Приморья – Евгений Наздратенко, сменивший в мае 1993 г. Владимира Кузнецова, изначально был настроен против участия в активности вокруг Тумангана. Осенью 1994 года он писал заместителю Председателя Правительства России о планах Китая переселить 10-12 млн. чел. для "освоения южной части Приморья". Он просил учесть особенности и геостратегические интересы Приморского края, приняв программу его развития, способную не допустить "экономического вытеснения" жителей края, но прежде всего – оперативно выделить 10 млрд. руб. на первоочередные нужды (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 278. Л. 29 – 30)<sup>5</sup>. Когда до директора порта дошла информация, что губернатор пишет в Москву такие письма, он потребовал от главы района обеспечить ему личную встречу с ним. После беседы, длившейся 4,5 часа, позиция губернатора меняется на противоположную и через полтора года на конференции в Японии он уже приветствовал туманганский проект, сообщив попутно о создании в краевой администрации рабочей группы по подготовке технико-экономического обоснования для строительства транзитно-транспортного узла на базе порта в Зарубино [3, с. 124]. Правда, эта поддержка была явлена в хорошо знакомом нам широком контексте транзитно-транспортной инфраструктуры края: "соглашаясь с идеей о развитии Зарубинского направления, он (Наздратенко – прим. А.Е. Савченко) отмечал, что в проекте развития Тумангана большую роль играют Владивосток, Восточный, а также свободная экономическая зона Находки" [6, с. 108].

Стратегия продвижения проекта на высший политический уровень заключалась в использовании заинтересованности (сильно преувеличенной) провинциальных властей и экспертов соседних государств к проектам, связанным с транзитом через территорию Хасанского района, для того чтобы заручиться поддержкой Москвы. А эта поддержка, в свою очередь, выступала аргументом убеждения иностранных партнёров в мощном административно-политическом ресурсе инициатора проекта, с одной стороны, а с другой – для втягивания государства в сеть международных контактов, а ещё лучше – договоренностей и обязательств.

Технику дела мы можем проследить буквально по документам. 17 июля 1995 года вышло Распоряжение Правительства № 990-р, предписывающее администрации Приморского края разработать технико-экономическое обоснование развития транспортного узла на базе Хасанского морского коммерческого порта и далее совместно с Минфином и Минэкономики "рассмотреть вопрос целесообразности выдачи гарантий отечественным и иностранным инвесторам", участвующим в этом проекте [9]. Через месяц уже администрация Приморья направила в Японию председателю Японо-Российского комитета по экономическому сотрудничеству официальное письмо, в котором более смело разворачивались формулировки правительственного Распоряжения № 990-р. Ссылаясь на этот правительственный документ, администрация края представляла решенными вопросы транзитных грузопассажирских перевозок (хотя

<sup>5</sup> ГАПК – Государственный архив Приморского края.

в Распоряжении об этом не говорилось), а также заявляла о "готовности" российского Правительства предоставить гарантии инвесторам при наличии развернутого бизнес-плана. На этом основании администрация просила председателя комитета, то есть японскую сторону, "организовать и профинансировать" подготовку бизнес-плана и технико-экономического обоснования (**личный архив автора**).

Из распоряжения администрации Приморского края, вышедшем через три месяца после этого письма, мы узнаем, что краевым властям ещё только предстояло провести переговоры с руководством провинции Цзилинь о формировании грузопотока и создания Транзитного транспортного узла как части программы Туманган. А чтобы привлечь грузопоток, администрация намеревалась добиться создания "свободной экономической микрзоны" и "таможенного транспортного коридора", обеспеченного таможенными, налоговыми и иными льготами... (**личный архив автора**). Экономическую модель создания транзитно-транспортного узла ещё нужно было найти, и это слегка развивало настойчиво создаваемое впечатление международного ажиотажа вокруг Зарубино и будто бы ломящихся в сторону хасанских портов китайских грузов на другую сторону границы.

В российское же Правительство от руководства порта шли бумаги с заверениями об активной поддержке проекта на высшем политическом уровне в Китае и высокой вероятности выхода специального правительственного постановления в Пекине. Целью этих действий было появление пункта о Хасанском транзитно-транспортном узле в межгосударственном соглашении между Россией и КНР (**личный архив автора**).

В 1995 г. Хасанский морской коммерческий порт вошёл в официальный перечень инвестиционных проектов Министерства экономики, предлагаемых к реализации на Дальнем Востоке с обосновывающей формулировкой "для обеспечения стабильного грузопотока в страны АТР" с планируемыми мощностью в 30 млн. тонн. различных грузов в год и объёмом инвестиций в 750 – 800 млн. долл. (**ГАХК. Ф. Р. 22050. Оп. 1. Д. 161. Л. 105**)<sup>6</sup>.

Формально этот порт не приобрел реальных очертаний, потому что не удалось обеспечить гарантию для кредита, который было готово предоставить японское правительство. Большой проект развития инициировался фактически без собственных ресурсов. Но за этим верхним слоем, углубившись в некоторые детали, мы увидим другие, настоящие, причины. Несмотря на разговоры, подписанные соглашения и постановления органов власти, как будто подтверждающих значимость этого проекта, у него было мало сторонников, особенно на influentialных государственных позициях. Мы не находим тех, кому действительно был нужен этот проект, кроме директора Хасанского коммерческого порта, у которого не было собственных инвестиционных средств и администрации Хасанского района, мало на что способной повлиять.

Интерес соседних провинций КНР не был таким безусловным и готовым воплотиться в конкретные решения, как это преподносилось руководством порта. Пространственный охват "Туманганского района экономического развития" непрерывно расширялся, включив российскую территорию не только в Хасанском районе, но и до Находки и порта Восточный. Включение в дискуссию по туманганским проектам уже действовавшей инфраструктуры обнуляло эксклюзивность хасанских портов как точек выхода к морю с российской территории. Впрочем, проект столь же быстро распространился на всю территорию Северо-Восточной Азии [5, с. 98]. Несмотря на то что организация "Расширенная Туманганская инициатива" функционирует до настоящего времени, сам проект трансформировался, утратив первоначальный территориальный фокус. Устойчивый интерес ко всей этой активности сохранялся только у Китая, точнее у одной из его провинций (Цзилинь), где интенсивно строилась транспортная инфраструктура [2, с. 54].

С китайской стороны в рамках туманганских инициатив к 1993 г. было предложено 11 проектов. Большая часть из них включала создание порта в Китае – выше по течению реки Туманган. Были и предложения об аренде площади у России, а также о переносе пограничной линии с уступкой Китаю части территории, обеспечивающей возможность выхода к морю для провин-

<sup>6</sup> ГАХК – Государственный архив Хабаровского края.

ции Цзилинь [6. с. 98]. Порт в Зарубино был лишь одним из элементов большой дискуссии. В самом же Пекине рассматривали в качестве приоритетного маршрут с севера на юг – к портам провинции Ляонин. Главным портом для Северо-Восточных провинций выступал Далянь, а транзиту через Хасан и Северную Корею предполагалась только второстепенную роль [10, с. 5].

Наш собеседник, непосредственно курировавший вопросы, связанные с Зарубино в администрации края, также подтверждает этот вывод.

*"Ну нигде, ни в одной столице не было того, чтобы дать северным провинциям (имеются ввиду провинции КНР – Цзилинь и Хэйлунцзян, прим. А.Е. Савченко) вложить деньги в наши порты, и чтобы они работали" (интервью № 80).*

В уже известном нам распоряжении российского Правительства № 990-р не случайно использовались обтекаемые термины в части предоставления государственных гарантий. В Москве на туманганские проекты смотрели скорее негативно. В январе 1996 г. председатель Совета по изучению производительных сил академик А.Г. Гранберг предупреждал – "освоение этой зоны снизит нагрузку на наши порты, уменьшит возможности получения валюты от транзитных перевозок по Транссибу" (ГАХК. Ф. Р-2109. Оп. 1. Д. 22. Л. 46). Против проекта были и представители железной дороги, указывая на опасность ликвидации наработанной годами транспортной схемы (ГАХК. Ф. Р-2109. Оп. 1. Д. 22. Л. 56). Почти дословно воспроизводилась аргументация Е.М. Примакова и представителей морского транспорта по поводу порта Посьет.

Отношение же центральной власти к подобным проектам, а главное, их аргументация хорошо видны из двух документов. В аналитической записке, подготовленной в 1997 г. заместителем министра внешних экономических связей РФ А.П. Огурцовым – "Об участии России в Туманганском проекте", автор констатировал: развитие зоны идёт вяло, прогнозируемых экспертами объёмов инвестиций нет. Но, с другой стороны, он с удовлетворением отмечал: "С повестки дня сняты все характерные для начального этапа негативные (выделено А.Е.Савченко.) предложения типа создания неких экстерриториальных образований, свободных экономических зон и т.п. (ГАПК. Ф. 1694. Оп. 1. Д. 624. Л. 113).

**Выводы.** Представления о потенциале Хасанского района были основаны на экономгеографическом детерминизме и усилены активностью китайских партнёров на начальном этапе. Для задействования географических преимуществ пространства было необходимо преодолеть "низкий потолок", ограничивающий проекты развития в районе: дефицит электроэнергии, ограниченную пропускную способность дорог. Поэтому рассматриваемые нами проекты были неизменно масштабными, предполагавшими крупные меры в виде финансовых вложений, активной внешней политики по созданию международного консорциума заинтересованных участников, льготных правовых режимов для снижения издержек. Кроме этого, для получения финансовой и административной поддержки требовались веские аргументы, способные убедить тех, кто принимает решения на государственном уровне, в том, что потенциальное значение нового транспортного маршрута заслуживает большего внимания и усилий по сравнению с уже существующей инфраструктурой (например, в портах Восточный и Находка). Отсюда происходила мифологизация пространства, вызванная стремлением заинтересованных участников придать экстраординарный характер проектам развития Хасанского района в сфере транзита и логистики.

## Литература

1. Анисимов Н.А., Шкарина Т.Ю. Логистический хаб (ТЛЦ), как основа развития региона // Инновации и инвестиции. 2021. № 3. С.332–335.
2. Бурлаков В.А. Перспективы развития Расширенной Туманганской Инициативы (геополитический аспект). // Ойкумена. Регионоведческие исследования, 2013. № 2. С. 53–63.
3. Ващук А. С. Международный транспортный коридор "Приморье-2": идеи, проекты, реалии в русле "тихоокеанского разворота". // Crede Experto: транспорт, общество, образование, язык. 2016. № 3. С. 121–138;



4. Ващук А.С. Развитие предпринимательства на железнодорожном транспорте и в портовом хозяйстве Хасанского района Приморского края в конце XX – начале XXI вв. // Региональные проблемы. 2017. Т. 20. № 3. С. 39–49.
5. Гулидов Р.В. Проект "Туманган": вымысел и реальность. // Пространственная экономика, 2012 № 1. 90–108.
6. Ивасита, Акихиро. 4000 километров проблем. Российско-китайская граница. / Акихиро Ивасита; пер. с яп. М.Г. Горфункель. М.: АСТ: Восток-Запад, 2006. 336 с.
7. Киреев А.А. Российский Дальний Восток в трансграничном взаимодействии с Китаем (конец 1980-х – конец 2010-х гг.): итоги в сравнительной перспективе. // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2021. № 1. С. 106–119.
8. Предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду экологического обоснования хозяйственной деятельности ООО "ПМБТ" по перегрузке контейнеров и иных грузов во внутренних морских водах и территориальном море РФ, осуществляемой на территории Морского порта в бухте Троицы. Том 1. Владивосток, 2022. 487 с.
9. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 июля 1995 г. № 990-р, г. Москва. / Собрание законодательства Российской Федерации № 30 от 24 июля 1995 года, ст. 2975.
10. Tsuji Hisako. The Tumen River area Development Programme: Its History and Current Status as of 2004. ERINA Discussion Paper. N0404e April 2004. Niigata. 20 p.

## References

1. Anisimov N.A. Shkarina T.Yu Logistic HUB (TLC) as the basis for the development of the region // Innovation and investment. 2021 No. 3. P. 332–335. (In Russ.).
2. Burlakov V.A Prospects of development of Greater Tumen Initiative (geopolitical aspect) // Ojkumena. Regional Researches. 2013. No 2. P. 53–63. (In Russ.).
3. Vaschuk A.S. International transport corridor "Primorye-2": ideas, projects, realities in line with the "Pacific Pivot". // Crede Experto: transport, society, education, language. 2016. No 3. P. 121–138. (In Russ.).
4. Vaschuk A.S. Business development in rail transport and port economy of Khasan district (Primorsky territory) in the late XX – early XXI centuries // Regional Problems. 2017. Vol. 20. No. 3. P. 39–49. (In Russ.).
5. Gulidov R.V. The Tumen River area Development Programme: fiction and reality. // Spatial Economics, 2012 No1. P. 90 – 108 (In Russ.).
6. Iwashita A., A 4000 kilometer Journey along the Sino-Russian Border / trans. from Japanese by M.G. Gorfunkel. M.: AST: East-West, 2006. 336 p. (In Russ.).
7. Kireev A. A. The Russian Far East in transborder interaction with China (late 1980s – late 2010s): results in a comparative perspective // Ojkumena. Regional researches. 2021. No 1. P. 106–119. (In Russ.).
8. Preliminary materials for the environmental impact assessment of the environmental feasibility study for the economic activities of PMBT LLC for the transshipment of containers and other cargoes in the internal sea waters and the territorial sea of the Russian Federation, carried out on the territory of the Seaport in Troitsa Bay. Volume 1. Vladivostok, 2022. 487 p. (In Russ.).
9. Decree of the Government of the Russian Federation. July 17, 1995 No. 990-r, Moscow. / Collection of Legislation of the Russian Federation No. 30 of July 24, 1995, art. 2975. (In Russ.).
10. Tsuji Hisako. The Tumen River area Development Programme: Its History and Current Status as of 2004. ERINA Discussion Paper. N0404e April 2004. Niigata. 20 p.



### Информация об авторе

Анатолий Евгеньевич Савченко, канд. ист. наук, заместитель директора по науке и развитию Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток, Россия, e-mail: savchenko@ihaefe.ru

### Information about the author

Anatoly E. Savchenko, Candidate of Historical Sciences, Deputy Director for Science and Development of the Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia, e-mail: savchenko@ihaefe.ru

Поступила в редакцию 23.04.2023

Одобрена после рецензирования 12.05.2023

Принята к публикации 18.05.2023

Received 23.04.2023

Approved 12.05.2023

Accepted 18.05.2023