

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

Дай Сымэн

**Приграничное сотрудничество Китая и России в сфере туризма:
основные направления и перспективы**

Выпускная квалификационная работа магистра

«К ЗАЩИТЕ»

Научный руководитель:

к.г.н., доцент Н.В.Зигерн-Корн

Заведующий кафедрой:

к.г.н., доцент Н.В.Зигерн-Корн

Санкт-Петербург

2019

Содержание

Введение.....	2
Приграничное сотрудничество Китая и России в сфере туризма: основные направления и перспективы.....	4
1. Теоретико-методологические основы исследования приграничного туризма как социально-экономического и геополитического явления	4
1.1 Факторы приграничного сотрудничества	4
1.2 Специфика освоения приграничного туристического пространства.....	11
1.3 Роль туризма в развитии Российско-Китайского приграничного сотрудничества	17
2. Сотрудничество России и Китая в сфере туризма в контексте китайской инициативы "Один пояс- один путь"	20
2.1 Развитие российско-китайского приграничного туризма	20
2.2 Стратегия "один пояс - один путь"	27
2.3 Экономический коридор и сотрудничество в сфере туризма Китая, Монголии и России в контексте стратегии "Один пояс - один путь"	29
3. Китайско-российское сотрудничество в области приграничного туризма.....	32
3.1 современное состояние китайско-российского приграничного туризма.....	32
3.2 Особенности спроса на рынке приграничного туризма России и Китая	38
3.3 Проблемы, существующие в китайско-российском приграничном сотрудничестве	48
4. Перспективы развития российско-китайского приграничного туризма в контексте стратегии "Один пояс - один путь".....	51
4.1 Основные направления совершенствования приграничного туризма Россия-Китай	51
4.2. Инфраструктурные проекты и их роль в развитии приграничного туризма РФ-Китай	56
4.3Перспективные туристические маршруты под эгидой стратегии "Один пояс - один путь"	63
Заключение	67
Список используемой литературы.....	69
Приложение	75

Введение

Приграничный туризм, выступая важной частью въездного и выездного туризма, в то же время является одним из наиболее перспективных направлений сотрудничества Китая с соседними странами и регионами, и выступает стратегически важной отраслью экономики, развитие которой способствует «развитию приграничья и обогащению народа». Россия — это самая большая по площади страна, имеющая границу с Китаем. Кроме этого, Россия относится к числу первых стран, с которой Китай начал развивать приграничный туризм и рынок приграничного туризма, страна с самой большой в мире территорией, прилегающей к Китаю, также является одной из первых стран в Китае, которая осуществляет приграничный туризм, и ее рынок развития туризма имеет большой потенциал.

Актуальность данной работы заключается в необходимости анализа существующего положения на китайско-российском рынке приграничного туризма, поиске направлений, которые можно улучшить и развить, что поможет расширить китайско-российский туристический рынок и углубить влияние приграничного туризма на приграничных территориях двух стран.

Объектом исследования данной работы выступает приграничное сотрудничество Китая и России в сфере туризма. Предметом исследования стала основные направления и перспективы приграничного сотрудничества Китая и России в сфере туризма.

Целью данной работы является выявление перспектив развития российско-китайского приграничного туризма

Для выполнения поставленной цели были решены следующие задачи:

-рассмотреть факторы приграничного сотрудничества и специфика

освоения приграничного туристического пространства;

- дать история развития российско-китайского приграничного туризма и стратегия «один пояс-один путь»;

- проанализировать особенности спроса рынок приграничного туризма России и Китая;

- определить направления совершенствования приграничного туризма Россия-Китай;

- наметить перспективы туристических маршрутов под эгидой стратегии «один пояс-один путь».

Среди основных методов, используемых в исследовании, необходимо отметить следующие: описательный, статистический, метод анализа.

Информационную базу составили научная и научно-популярная литература, нормативные документы и статистические данные министерств и ведомств, ресурсы Интернета.

Структура работы включает: введение, 4 главы, заключение; иллюстрируется 9 рисунками и содержит 3 таблицы. Список литературы содержит 50 источников. Работа дополняется 2 Приложения

Приграничное сотрудничество Китая и России в сфере туризма: основные направления и перспективы

1. Теоретико-методологические основы исследования приграничного туризма как социально-экономического и геополитического явления

1.1 Факторы приграничного сотрудничества

Приграничная зона, как правило, представляет собой пограничную зону двух или более соседних стран, а также является той территорией, от благополучия которой зависит и благополучие всего государства [39]. Под приграничными территориями, согласно П.Я. Бакланову и С.С. Ганзей[1], понимаются территории, непосредственно прилегающие к государственной границе, испытывающие на себе наибольшее влияние границы и соседней страны и обладающими особым, дополнительным потенциалом развития и международного сотрудничества. В течение долгого времени в прошлом пограничные районы считались окраиной экономического развития, потому что основная часть экономических операций совершалась внутри страны в центральных городах и районах. Однако в связи с тенденцией мировой экономической интеграции торговые обмены между странами быстро возросли и выгодное положение приграничных районов стало очевидным, проявляясь в таких аспектах, как географические преимущества и возможности, институциональные различия. Это все значительно повысило роль приграничных районов в экономическом сотрудничестве. Приграничный район также является окном, с помощью которого сила влияния страны распространяется за ее пределами, эта форма влияния помимо экономической включает еще культурное влияние, научно-исследовательское влияние и другие формы влияния. Расширение этой силы

влияния имеет важное значение для имиджа страны и формирование международных отношений [33].

По содержанию трансграничные территории можно подразделить на природные, природно-ресурсные, природоохранные, социально экономические и этнокультурные. По характеру и интенсивности связей между соседними регионами двух стран выделяют различные типы трансграничных территорий: потенциальные, зарождающиеся, формирующиеся, сформированные и интегрированные [2]. На глобальном уровне, в условиях все более тесного экономического сотрудничества, зоны свободной торговли, таможенные союзы и другие формы экономической интеграции становятся все более популярными, особенно в связи с расширением ЕС на восток, созданием АСЕАН и зоны свободной торговли США, Мексики и Канады. Все это делает приграничное сотрудничество новой экономической интеграцией, находящейся в фокусе территориальной интеграции.

Экономические факторы и политическая обстановка на границе признаны наиболее важными факторами, влияющими на приграничное сотрудничество стран. В современной экономической глобализации вне зависимости отношения между странами или между городами – везде существует определенная экономическая связь. Экономические связи между соседними странами должны быть более тесными из-за территориального фактора, однако из-за пограничного барьера экономические связи соответственно дифференцированы, обе стороны границы являются объективными, то есть «транснациональными экономическими районами». Транснациональная экономическая зона определяется в рамках геоэкономики и поэтому также известна как геоэкономическая зона, которая является областью геополитики и геоэкономического взаимодействия [33].

Отношение расстояния к стоимости, вызванное открытием границы,

является основным фактором, влияющим на открытие геоэкономической зоны. При наличии препятствий на границе будут возникать соответствующие трансграничные расходы. В пределах границы страны, по мере увеличения расстояния, стоимость будет соответственно увеличиваться. Как только граница будет пересечена, стоимость будет иметь «скачок». Эта дополнительная стоимость — это стоимость трансграничной транзакции, например, тарифная стоимость, стоимость ожидания таможенного оформления и другие сборы, связанные с пересечением границы. Но с развитием приграничного сотрудничества трансграничные транзакционные издержки ослабляются до тех пор, пока они вовсе не исчезнут или их общая стоимость будет значительно уменьшена [35].

В процессе развития транснациональной экономической зоны уровень экономического развития (развитый / отсталый) и экономической связи (взаимодополняемость / конкуренция) стран по обе стороны границы являются двумя наиболее важными факторами, определяющими результаты развития пограничной экономической зоны [33]. В теории геоэкономической зоны взаимодополняемость ресурсов и преимуществ является основой существования и развития, а уровень экономического развития определяет интенсивность и масштабы торговли. Например, в геоэкономической зоне США-Мексика оба эти фактора имеются в наличии, поэтому масштабы и уровень развития этой геоэкономической зоны достаточно хороший, кроме этого, экономическая асимметрия является ядром приграничного сотрудничества США и Мексики. Поскольку Соединенные Штаты являются лидером мировой экономики, а Мексика является только развивающейся страной, ее экономическое развитие давно зависит от Соединенных Штатов. В приграничных районах современная мексиканская экономика опирается на Соединенные Штаты в основном в двух областях: иммиграция и приграничные промышленные заводы. И первое, и второе — это результат

развития приграничного сотрудничества, который способствовал притоку значительного количества рабочей силы в регион. Но в геоэкономическом регионе Латинской Америки в связи с невозможностью существования двух этих факторов одновременно, известны многие неудачные случаи.

Приграничное сотрудничество способствовало региональной интеграции, а широкомасштабный интеграционный процесс в свою очередь также обеспечил благоприятные факторы для развития приграничного сотрудничества [3]. Рассматривая пример ЕС стоит отметить, что Европа имеет небольшую площадь, но здесь есть много стран, которые создали большое количество зон приграничного сотрудничества, так что развитие приграничных районов играет важную роль в развитии европейского региона. Поэтому различные стихийно образующиеся в приграничных регионах Европы организации содействуют приграничному сотрудничеству, поэтому их создание и функционирование должно поощряться правительствами.

Для дальнейшего продвижения этого интеграционного процесса ЕС в конце 80-х годов 20 века запустил ряд проектов по развитию экономики приграничных и отстающих регионов под эгидой Фонда регионального развития ЕС.

Воодушевленный этим проектом регионального развития, Европейский союз и страны, не входящие в него, начали непрерывно углублять и расширять приграничное сотрудничество, в связи с этим именно сотрудничество в приграничной зоне считается движущей силой процесса европейской интеграции. Эта тенденция становится еще более заметной после последней попытки расширения влияния ЕС на восток. Во всех приграничных зонах сотрудничества ЕС приграничное сотрудничество в регионе Верхнего Рейна, прилегающем к Германии, Франции и Швейцарии, считается наиболее лучшим примером успешного приграничного сотрудничества.

Кроме этого, геополитическая безопасность по отношению к приграничному сотрудничеству занимает особое место и является необходимостью. В первые годы существования национальных государств понимание государством границы ограничивалось узким пониманием «территориальной границы». Каждая страна несла ответственность только за безопасность и стабильность своей собственной границы. Эта практика широко распространена даже в наше время. Для преступников в приграничных районах широко распространены возможности для трансграничной преступности, незаконного оборота наркотиков, потоков оружия, контрабанды людей и контрабанды товаров. Из-за разделения систем управления, вызванного границами, эти явления трудно подавить, поэтому чтобы контролировать политическую стабильность в приграничных районах, необходимо осуществлять приграничное сотрудничество и объединять полномочия стран по обе стороны границы по управлению геополитической стабильностью границы [39].

Если геополитическая безопасность — это хорошая среда, которая является «видимой и осязаемой», то международная среда является более абстрактной и сложной средой. В существующих и будущих международных отношениях абсолютная оппозиция в эпоху холодной войны была сломлена, сотрудничество и конкуренция сосуществуют вместе, поэтому особенно важно выстроить здоровые государственные отношения между странами, поэтому необходимо приграничное сотрудничество, которое позволит создать ряд «хороших соседей» вокруг страны с целью развития международного сотрудничества стран.

В последние годы в международную повестку дня был включен ряд крупных мероприятий, таких как сохранение глобального биоразнообразия, трансграничные ресурсы и разделение рынков, а также защита трансграничных экосистем, благодаря чему происходит обмен между

соседними странами за пределами существующего в прошлом геополитического и экономического сотрудничества, добавляется также «экологическая дипломатия». Приграничные районы также постепенно осознают, что трансграничную экологическую безопасность невозможно обеспечить, полагаясь только на силу одной стороны, для этого необходимо объединить силы обеих сторон. Управление трансграничной средой, скорее всего, будет одобрено всеми странами, так как это взаимовыгодно, особенно в некоторых районах, где есть исторические конфликты, экологическое управление проще, потому что оно не имеет политических и экономических выгод. Принятый на национальном и местном уровнях, он часто является лидером в приграничном сотрудничестве.

В первые дни развития экономические связи по обе стороны границы были взаимодополняющими, и в интересах этих стран не было противоречий, однако часто возникали трансграничные конфликты, вызванные экологическими проблемами, такими как трансграничное загрязнение, конкуренция за природные ресурсы и т. д. В пограничном сотрудничестве между ЕС и Северной Америкой совместное решение экологических проблем часто используется в качестве точки сотрудничества [39].

Приграничное сотрудничество между развитыми странами в основном распространяется в Европе и Северной Америке. Граница между этими регионами и международным сообществом гладкая и открытая. В приграничном сотрудничестве особое внимание уделяется скоординированному развитию инфраструктуры и экономики, созданию региональных технологических инноваций, а также организации сетей и других пограничных зон обучающегося типа. С углублением сотрудничества и реакцией центрального правительства на углубление системы управления сотрудничество на социокультурном уровне укрепилось, и осознание необходимости идентичности в приграничных районах становится все более

и более заметным.

Приграничное сотрудничество между развивающимися странами в основном проявляется в регионах с большими различиями в экономическом развитии, поэтому его также можно назвать смешанным приграничным сотрудничеством. Оно характерно в основном для Восточной Азии. По сравнению с Европейской зоной приграничного сотрудничества пограничная функция Восточной Азии обладает сильным фильтрующим эффектом: ее открытый контроль является строгим, и он часто сопровождается нестабильными политическими факторами, поздним развитием, сложностью и имеет сильную геоэкономику. Основными задачами приграничного сотрудничества являются: улучшение инфраструктуры, привлечение иностранных инвестиций, развитие транзитной торговли, создание зон свободной торговли, защита окружающей среды и развитие приграничного туризма, борьба с международной преступной деятельностью, такой как контрабанда товаров и населения, незаконный оборот наркотиков, и содействие региональной открытости посредством экономического развития и политической стабильности. Типичным примером в этом отношении является международное сотрудничество между Россией, Китаем и Северной Кореей в районе реки Туманган. Из-за слабой экономической основы приграничной зоны и сложности политических форм Северо-Восточной Азии, сотрудничество приграничных районов испытывает множество трудностей [35].

Поскольку приграничные районы являются контактными районами соседних стран и жители этих районов часто имеют сходную этническую культуру, что обеспечивает большее удобство для обмена и сотрудничества между двумя сторонами. Поэтому ученые-оптимисты считают, что различные системы и инфраструктурные структуры по обе стороны границы не являются препятствием для сотрудничества между двумя сторонами, вместо этого они

будут удовлетворять любопытство жителей обеих сторон и будут способствовать развитию некоторых отраслей туризма. Трансграничность как фактор формирования взаимодействия между соседними странами особенно актуален в области развития международного туризма. Увеличение трансграничных материальных, финансовых и человеческих потоков, снижение барьерной функции государственных границ может способствовать созданию различных трансграничных туристических кластеров и маршрутов.[9] Из этого следует, что в приграничных районах Китая и России развитие приграничного туризма является одним из эффективных путей улучшения экономики Китая и России.

1.2 Специфика освоения приграничного туристического пространства

Приграничье — это политическое понятие, указывающее на особо важные приграничные регионы двух соседних стран. Большинство стран мира строго контролируют приграничные районы и трансграничную деятельность. По этой причине приграничный туризм имеет особую привлекательность для туристов. Китайский ученый Чжан Гуанжуй также предложил определение приграничного туризма, согласно которому приграничный туризм – это международный туризм, который предполагает пересечение людьми пограничных пунктов пропуска. Ранее в Китае отсутствовало конкретное определение приграничного туризма, и лишь требования ускоренного экономического развития страны определили необходимость внесения ясности того факта, что приграничный туризм играет важную роль в развитии и процветании приграничных регионов [34].

Что касается регионального пространственного охвата приграничного туризма, исследователь из Китая Чэнь Гуйцю в 2004 году объяснил в статье «Исследование развития и практики приграничного туризма в провинции Гуанси» провела описание, в котором она указала, что пространственный

масштаб приграничного туризма, то есть размер приграничного туристического района, определяется в действительности временем, необходимым для того, чтобы добраться туристам до этого района и пространственной разницей. Приграничный туристический регион можно разделить на следующие зоны: центральный район (ядерная зона), главная аттрактивная зона (зона облучения), остальные аттрактивные зоны, глубинные зоны. Данная классификация исходит главным образом из психологических предпочтений, обычаев, культурной атмосферы и других показателей жителей приграничных территорий [36].

Центральный район в основном относится к пограничным пунктам пропуска, он имеет наибольшую степень привлекательности для приграничного туризма. По мере отдаленности сила привлекательности центрального района постепенно снижается. В пределах центрального района жители приграничных районов двух стран, как правило, могут свободно перемещаться, имеют одинаковую плотность населения, численность населения и обычаи, а также являются областями, в которых две страны осуществляют политические, экономические и культурные обмены, поэтому туристы могут почувствовать народную специфику и этнические особенности другой страны именно в этом районе [36].

Зона облучения является переходной зоной между центральной зоной и глубинкой. Несмотря на то, что в ней специфика культуры другой страны может ощущаться туристами неясно, в целом его привлекательность сравнительно ниже. Глубинные районы вовсе не имеют никакого культурного влияния. Приграничный туризм в основном развивается в центральном районе и по мере увеличения степени открытости для внешнего мира, в то время может приводить к оказанию влияния центральным регионом на глубинку. Китайско-российский приграничный туризм как правило включает ядерную зону и зону облучения с центром в пограничном пункте пропуска

[36].

Приграничный туризм — это вид туристической деятельности с участием двух стран, осуществляемый в пограничной зоне, контролируемой государством. Под влиянием национальной политики, особенно двусторонних отношений, развитие приграничного туризма связано с деятельностью многих министерств и ведомств, таких как таможня, пограничные службы, Министерство туризма и прочие. Поэтому освоение приграничного туристического пространства имеет уязвимость. Политический курс каждого ведомства имеет прямое влияние на приграничный туризм. Кроме этого, приграничный туризм — это один из видов международного туризма, он рассчитывается в долларах США, поэтому на развитие приграничного туризма влияет обменный курс различных стран, а также международная и внутренняя экономика. Наконец, приграничный туризм особенно подвержен влиянию политики, главным образом потому, что приграничные районы особенно чувствительны к политическим изменениям. Из-за своего уникального географического положения пограничные районы часто имеют сложные отношения. В сочетании с тем фактом, что большинство приграничных районов являются территориями этнических меньшинств, возможно возникновение таких проблем, как религиозные убеждения и этнические конфликты [32].

Один из примеров – приграничный туризм между Китаем и Северной Кореей. На протяжении многих лет из-за проблемы воссоединения Северной и Южной Кореи, ядерной программы КНДР, а также больших разногласий с соседними странами и другими мировыми державами, Северная Корея испытывает политическое давление, одновременно ее политика открытости внешнему миру крайне нестабильна. Поскольку некоторые приграничные порты и транспортные узлы в Северной Корее часто закрываются из-за политических факторов, осуществляемые Китаем проекты приграничного

туризма также временно закрываются или прерываются. В 2009 году КНДР реформировала валютную систему, усилила проверку иностранцев, въезжающих в Северную Корею. Туристы, которые хотят добраться в Северную Корею на самолете, вынуждены приземляться в Пекине или Шеньяне, а проект железнодорожного туризма Хуньчунь (провинция Цзилинь) – Северная Корея был полностью прерван. Эти факторы сильно тормозят и ограничивают развитие туризма Китая и КНДР. Кроме того, из-за экономических ограничений условия обслуживания туристов в Северной Корее являются низкими, инфраструктура туризма несовершенна, основные жизненные потребности большей части туристов не могут быть удовлетворены. Из-за ограниченного общего уровня развития общества инвестиции в транспортные услуги по туристическим направлениям крайне слабые, уровень строительства автодорог очень низок. Туристические зоны, доступные для внешнего мира, скрыты и малоизвестны. Тем не менее, молодые китайцы по-прежнему заинтересованы в туристическом посещении Северной Кореи, для них поездка в Северную Корею является чем-то символическим. Их привлекают искусственные туристические достопримечательности [37].

Усложненные процедуры таможенного досмотра в сфере приграничного туризма между Китаем и Северной Кореей также влияют на оценку туристов. Несмотря на то, что процедуры въезда и выезда на северокорейских пограничных переходах при пересечении границы между Китаем и Северной Кореей относительно просты, процедуры таможенного оформления въезда и выезда очень сложные. Политическая ситуация и национальные условия Северной Кореи заставляют пограничные переходы применять строгие процедуры проверки для въездных и выездных туристов, строго ограничить предметы ручной клади, например, предметы, имеющие торговые марки США и Южной Кореи не могут быть ввезены в страну. Некоторые пункты

проверяют входящий багаж три раза, с проверкой фотографий туристов, различных носителей информации. Такой процесс таможенного оформления не только снижает эффективность прохождения таможенных пунктов, но заставляет многих посетителей чувствовать ограничение свободы и в конечном итоге влияет на ощущения от путешествий [37].

Кроме того, освоение приграничного туристического пространства имеет разнообразие. Приграничные районы между разными странами имеют разные географические, политические, экономические и культурные особенности, что неизбежно приводит к уникальным характеристикам приграничного туризма в разных регионах. Это также способствует возникновению различных особенностей приграничного туризма [32]. Китайско-вьетнамский приграничный туризм всегда использовал в качестве основы развития особенности этнических меньшинств. Граница провинции Юньнань очень протяженная, связана с двумя приграничными государствами и пятью приграничными округами. Приграничные пункты являются зоной проживания для этнических меньшинств, таких как Чжуаны, Яо, Хани, и и Мяо. Культура этнических меньшинств очень своеобразна – обычаи, одежда, жилье, взаимоотношения, праздники, свадьбы и похороны сохранили красочные национальные традиции. Праздники этнических меньшинств многочисленны и самобытны, формируют колоритную этническую национальную культуру. Приграничная зона провинции Юньнань является одним из районов, где пересекаются китайская культура и культура всей Южной и Юго-Восточной Азии. Различные культурные фестивали стали основой для межнациональных этнических групп, использующихся для налаживания дружеских связей, поддержания добрососедских отношений и демонстрации положительных аспектов культуры. Уникальные этнокультурные особенности малых народностей и колорит Юго-Восточной Азии являются туристическим ресурсом. Поэтому китайско-вьетнамский

приграничный туризм в качестве основной точки развития использует культурные особенности национальных меньшинств приграничных районов Китая [38].

Экономически развитые страны в приграничных районах имеют высокий уровень политического взаимного доверия и хорошую транспортную инфраструктуру. Например, в некоторых странах Европы количество туристов в приграничных районах значительно большое, сфера влияния таких регионов на развитие приграничного туризма огромна. В то же время неудобная транспортная инфраструктура и плохой климат в приграничных районах делает их экономически отсталыми и приграничный туризм в них не развивается. Например, в амазонском регионе Южной Америки приграничный туризм в основном равен нулю из-за засорения тропических дождевых лесов.

В конце освоение приграничного туристического пространства имеет зависимость. Процветание приграничного туризма обусловлено приграничной торговлей. Это можно увидеть, изучив регионы или города с развитым приграничным туризмом в мире. Основным видом деятельности в приграничной зоне является взаимная торговля. Например, причина, по которой приграничный туризм в США и Канаде процветает, заключается в покупках [18]. Из-за различий в производственных затратах и ставках налога на товары в двух странах разница в торговле в значительной степени способствовала развитию трансграничной деятельности жителей в приграничных районах. Наибольшей протяженностью государственной границы РФ имеет с Финляндией [49]. Л. Бляхер отмечает, что в сфере приграничного туризма между ними преобладают развлекательные поездки финнов, а также шоп-туры россиян в Финляндию [14]. В работах Е.А. Шлапеко и С.В. Степановой отмечается, что туристы из РФ являются наибольшей группой иностранных туристов в Финляндию [15].

Исследователи указывают на то, что источником благосостояния для части жителей приграничных регионов Финляндии являются предприниматели и шопинг-туристы из РФ [16].

По мере углубленного развития приграничной торговли и приграничного туризма развивается промышленность и увеличивается численность населения. Краткосрочные однодневные туры не могут удовлетворить потребности жителей приграничных районов в торговле. В связи с этим в разных странах были упрощены процедуры, позволяющие туристам пребывать в стране более длительный период времени, посещать различные приграничные города, для содействия развитию торговли в приграничных районах и развитию туризма в целом.

1.3 Роль туризма в развитии Российско-Китайского приграничного сотрудничества

На самом раннем этапе развитие в приграничных районах экономическое развитие исходит из развития приграничной торговли, которое способствует развитию приграничного туризма. Например, туристический шоппинг, выставочный туризм, образовательный туризм и так далее. Строительство экономики требует поддержки со стороны культуры, при этом внешнеэкономическое сотрудничество также требует опоры на ведущую роль культуры, в то время как туризм является душой всеобъемлющей промышленности.

Россия и Китай имеют долговременные отношения в разных областях деятельности, в том числе и в туризме, и для обеих стран важно развивать туристическую привлекательность по отношению к туристической аудитории другой страны.

В феврале 2018 г. в Харбине заместитель премьера Государственного

Совета КНР Ван Ян и полномочный представитель Президента России в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев дали старт Годам межрегионального сотрудничества России и Китая. Это означало активизацию программ взаимодействия, которое может осуществляться исключительно на основе реальных потоков товаров, финансов, людей. Особое место в этом процессе занимают туристические взаимосвязи между странами. Они не только удовлетворяют спрос населения на этот вид международных услуг, но одновременно служат генератором импульсов развития для связанных с ними производств, формируют дополнительные финансовые потоки, благоприятно воздействующие на приграничные территории, формируют дополнительные рабочие места [10].

Существует программа Минвостокразвития о развитии Российско-Китайского сотрудничества до 2025 года, в которой туризм определен как одно из приоритетных направлений [40].

Приграничное сотрудничество развивается наиболее активно в Приморском крае. Приморский край протяженность общей границы с КНР длиной 1145 километров, из них с китайской провинцией Хэйлунцзян - 1005 км, с провинцией Цзилинь – 140 км.

Для развития приграничного сотрудничества Администрация Приморского края и провинции Китая проводят международные мероприятия, такие как Саммит по международному обмену и сотрудничеству региональных администраций стран Северо-Восточной Азии, инвестиционные конгрессы, кинофестивали, выставки по туризму, конгрессы и конференции по развитию туризма, культурные фестивали. Эти мероприятия помогают укреплению добрососедских отношений, узнаванию культуры стран, укреплению имиджа [13].

Региональное сотрудничество Северо - Восточного Китая с российским Дальним Востоком и Сибирью содействует экономическому развитию двух государств, при этом важное стратегическое значение имеет возрождение

старой промышленной базы на Северо- Востоке КНР. В настоящее время правительства России и Китая пытаются найти точки соприкосновения, чему способствует сотрудничество в сфере туризма, которое благоприятные условия и большой потенциал.

Китай и Россия, крупнейшие соседние государства с общей границей протяженностью более 4300 км, обладают уникальными географическими преимуществами в развитии экономических и торговых связей. Нормаль отношений между странами в 80 - е г. улучшила двустороннее торгово-экономическое сотрудничество и оживила приграничный туризм. У Китая очень древняя история, много исторических памятников, известная в мире культура - все это привлекает российских туристов. Дальний Восток России и Северо- Восточный Китай находятся в регионе Северо- Восточной Азии, имеют исторические связи и огромный простор для сотрудничества в экономике, культуре, науке и технике, туризме и других областях

Авторы Муратшина К.Г., Степнова С. В., Цветков В. А. рассматривают приграничный туризм как возможность развития регионов, возможность строительства недостающей инфраструктуры при взаимном участии сторон [11].

Васильева А. В. отмечает, что приграничные регионы в основном являются депрессивными и развитие туризма помогает преодолеть недостатки периферийности [12].

Обобщим роль туризма в развитии Российско-китайского приграничного сотрудничества. Туризм необходим для приграничного сотрудничества в целях:

- ускорения социально- экономического развития приграничных территорий;
- увеличения роста туристического потока, что приведет к развитию культурных связей и улучшению отношений между странами;
- укрепление имиджа приграничных территорий как привлекательных

для туристов;

- развития логистической и рекреационной инфраструктуры приграничных территорий.

В целом, для выявления проблем и перспектив российской – китайского приграничного сотрудничества в сфере туризма необходимы статистические исследования по анализу турпотока, анализ состояния нормативной базы, изучение мнений различных исследований и стратегических планов сотрудничества стран на региональном уровне

2. Сотрудничество России и Китая в сфере туризма в контексте китайской инициативы "Один пояс- один путь"

2.1 Развитие российско-китайского приграничного туризма

Отрасль туризма в Китае начала свое развитие с проведением реформы и политики открытости, в целом развитие туризма началось достаточно поздно, кроме этого, на начальном этапе проведения реформы и политики открытости туристическая отрасль все еще функционировала в соответствии с плановой экономикой. Приграничный туризм по причине особенности, которая заключается в наличии взаимодействия с соседними странами, на начальном этапе имел сильный политический оттенок. Однако, с постепенным ускорением реформ и открытием Китая, приграничный туризм также вступил на новый этап развития.

Приграничный туризм Китая впервые появился в 1985 году, когда два города Китая и Северной Кореи провели взаимные визиты посредством консультаций. Хотя эта деятельность не считается приграничным туризмом в строгом смысле этого слова, ее можно рассматривать только как прототип приграничного туризма. Она нарушила долгосрочное закрытое состояние приграничных районов Китая и стала попыткой и подготовкой к дальнейшему

развитию приграничного туризма в стране. К концу 1990 года Национальный руководящий орган по туризму Китая официально утвердил в северной и северо-восточной части Китая задачу развития китайско-российского и китайско-корейского приграничного туризма [34].

1990-е годы стали этапом бурного развития приграничного туризма в Китае. В это время границы приграничного туризма стали расширяться и соглашения были подписаны с Монголией, Китаем, Вьетнамом, Мьянмой, Казахстаном, Кыргызстаном. В целом было определено более 40 городов для приграничного туризма. Расстояние территорий для приграничного туризма в Китае также увеличилось от населенных пунктов на границе до внутренних городов приграничных провинций и даже провинциальных столиц. Время в пути также с первоначального однодневного тура увеличилось до двух, трех, пяти и более дней. На данном этапе развитие приграничного туризма подчеркивает экономическую значимость, кроме того, развитие приграничного туризма и развитие приграничной торговли тесно связано с развитием приграничных регионов. В этот период, в 1992-1993 гг., также были отмечены случаи контрафакции и мошенничества в приграничной торговле, это оказало негативное воздействие на развитие приграничного туризма. Наиболее четко прослеживается это влияние на российско-китайской границе. Возникновение данной ситуацией стало ударом по приграничному туризму, в результате чего Китай начал приводить в порядок рынок приграничного туризма, регулировать приграничный туризм и корректировать политику приграничного туризма [34].

С тех пор, с целью стандартизировать управление приграничным туризмом, Государственный совет одобрил реализацию «Положения об администрировании приграничного туризма» и «Правил реализации китайско-российского управления приграничным туризмом» и другие законы, которые позволили создать основу для здорового развития приграничного

туризма [22].

К настоящему времени Китай уже осуществляет приграничный туризм практически со всеми странами.

На особенности и характер выстраивания новых взаимоотношений между Российской Федерацией и сопредельными государствами на развитие приграничного туризма оказывают значительное влияние исторические аспекты взаимодействия государств [4]. Развитие приграничного сотрудничества и, в частности, приграничного туризма обусловлено распадом СССР, в результате которого увеличилось количество приграничных субъектов [5].

В 1975 г., во время функционирования СССР было разработано более 350 всесоюзных и более 6 тысяч плановых местных маршрутов [6]. Таким образом, С. В. Степанова отмечает, что во время СССР туризм хоть и не оказывал воздействие на экономическое и социальное региональное развитие, но именно в тот период происходило формирование имиджа туризма приграничных территорий [7].

Российская Федерация граничит с 18 странами. в настоящее время в РФ приграничный туризм развивается по следующим направлениям:

1. Азиатское направление: Хабаровский край, Амурская область, Читинская область, Республика Бурятия, Приморский край, Республика Тыва, Республика Алтай и Алтайский край – приграничные регионы КНДР, Китая, Монголии и Казахстана;

2. Балтийское направление: Псковская область, Ленинградская область, Калининградская область – приграничные регионы Эстонии, Литвы, Латвии, Польши;

3. Северное направление: Республика Коми и Ненецкий автономный

округ, Архангельская область, Республика Карелия, Мурманская область, Санкт-Петербург, Ленинградская область – приграничные регионы Швеции, Норвегии, Финляндии [8].

Китай и Россия – страны с обширной территорией в мире. Протяженность китайско-российской границы составляет 4330 километров. Россия также является одной из первых стран, с которой Китай, начал осуществлять приграничный туризм. С тех пор как Государственный совет одобрил открытие однодневного тура Хэйхе-Благовещенск в 1988 году, число проектов приграничного туризма, одобренных провинциями Внутренняя Монголия и Хэйлунцзян, увеличилось, постепенно формируя развитие пограничного региона Северо-Восточного Китая и российского Дальнего Востока. В целом развитие китайско-российского приграничного туризма можно условно разделить на следующие четыре этапа:

Начальный этап (1988-1992)

На начальном этапе приграничный туризм осуществлялся в форме обмена группами, число туристов, которые въезжали и выезжали в основном было равным. В приграничной торговле использовался метод обмена товара на товар (бартера), поэтому проблем с расчетами не было. С 1988 по 1992 года из провинции Хэйлунцзян выехало 3689 групп китайских туристов, общее количество которых достигло 110073 чел., из России выехало в Китай 3662 группы русских туристов с общим количеством туристов 102042 чел. Это иллюстрирует то, что количество туристов обеих стран почти одинаковое. Приграничный туризм и приграничная торговля в целом налаженная.

24 сентября 1988 года Благовещенск, столица Амурской области Советского Союза, и китайский Хэйхэ впервые открыли туристический проект «Приграничный однодневный тур». В 1989 году число туристических групп с обеих сторон достигло 389, а количество туристов возросло до 15996

чел. (включая 191 китайскую группу, 7858 чел.; 198 групп из СССР, 8138 чел.). В последующем количество туристов, которые приняли участие в «однодневных поездках» резко возросло, и группа, ожидающая пересечения границы, даже должна была записаться на прием за один месяц. В 1990 году после переговоров между Китаем и Советским Союзом было принято решение об увеличении количества туристических групп с двух в неделю до 12 в неделю. Однако руководство стран не ожидала, что несмотря на увеличение потока транзитных туристов, он все еще не мог удовлетворить потребности приграничных туристов двух стран.

Под влиянием «Однодневного тура Хэйхэ-Благовещенск», с марта по июнь 1990 года были запущены «7-дневный тур из Харбина в СССР», «Тунцзян-Нижнеленинское однодневный тур», «Однодневный тур Суйфэньхэ-Пограничный, «Однодневный тур Дуннин-Уссурийск» и так далее. Появление различных направлений приграничного туризма привело к тому, что в 1991 году российские туристы, посещавшие провинцию Хэйлунцзян, впервые превысили количество туристов из Японии и Тайваня и заняли первое место по количеству иностранных туристов в провинции Хэйлунцзян.

Этап быстрого роста (1993-1995)

На этом этапе расчеты были изменены на обменные операции в наличной валюте и приграничный туризм отменил обмен количественно равными туристическими группами. Большое количество китайцев отправились за границу, чтобы заняться бизнесом, появилось больше проблем с качеством товаров, также проблема нарушения миграционного режима и пребывания за границей больше положенного законом срока. Все это привело к беспорядку в системе. В ответ на эти обстоятельства Россия немедленно приняла меры по корректировке визового законодательства и введению торговых тарифов для китайских предпринимателей, ограничила въезд китайцев, поэтому количество русских туристов, въезжающих в Китае, превысило количество

китайских. За три года, с 1993 по 1995 год, число русских туристов было почти вдвое больше, чем китайцев. Большое количество россиян отправлялись в приграничные города Китая с целью шоппинга, что очевидно улучшило экономику приграничных городов Китая.

В 1993 году произошли новые изменения в российском приграничном туризме на Дальнем Востоке: «однодневный тур» и «многодневный тур» между китайской и российской сторонами начали сокращать количество туристических групп по обмену, и увеличивать количество туристов из потока в реальном времени. Только в провинции Хэйлунцзян такие города, как Мишань, Фуцзинь, Тунцзян, Фуюань, Сюньке, Хулинь и другие приграничные города открыли проекты приграничного туризма в Россию по новому режиму. Туристическая группа также расширилась от простой «приграничной туристической» до «женской туристической группы 8 марта», «детской туристической группы 1 июня», «Преподавательской туристической группы», «Новобрачной и супружеской туристической группы», «Экспертной исследовательской туристической группы» и т. д.

Добравшись через китайские пограничные переходы в Россию, можно пересечь Евразийский континент. К Востоку до Берингова моря, к западу от Балтийского моря, к северу до северного полюса, к югу до берега Черного моря. Аналогичным образом, Россия также запустила «Горнолыжный тур в Ябули», «Экскурсионный тур по Харбину», «Водопад с видом на озеро Цзинбо» и другие туристические проекты, а также расширила туристический маршрут до Бэйдайхэ, Даляня, Пекина, Шанхая, Шэньчжэня и других мест и стран Юго-Восточной Азии. В 1994 и 1995 годах китайско-российское торгово-экономическое сотрудничество вступило в период перестройки, но приграничный туризм между двумя сторонами от этого не сильно пострадал. Согласно статистическим данным, в 1994 году число посетителей из России и стран СНГ в провинции Хэйлунцзян достигло рекордных 100000, что почти

вдвое больше, чем в 1993 году. Однако из-за отсутствия управления в приграничном туризме и приграничной торговле возник некоторый беспорядок, что привело к негативным последствиям.

Этап эффективного управления и нормального развития (1996-2005)

Со второй половины 1995 года центральное правительство Китая и соответствующие провинции, автономные районы и муниципалитеты приняли ряд мер по предотвращению беспорядка, с тем чтобы приграничный туризм и торговля постепенно встали на путь стандартизированного управления. Российская сторона по-прежнему сохраняла практику предыдущего этапа и продолжала ограничивать количество пересекающих границу китайских граждан. Предоставив русским туристам, посещающим Китай, более удобную политику, правительство объективно улучшило экономику приграничных регионов. Например, в 2003 и 2004 годах отправление туристов из России в Маньчжурию, в Автономный регион Внутренняя Монголия продолжало стабильно расти, достигло 412000 и 459000 чел. соответственно. Число китайских выезжающих туристов в Россию составило всего 26000 и 142000, а доходы от туризма в иностранной валюте достигли 86,83 млн. долл. и 144 млн. долл. соответственно. Вышеописанная тенденция продолжает развиваться.

Новый этап (с 2005- по настоящее время)

В июне 2005 года правительство Китая объявило, что Россия будет включена в список открытых стран для выезда китайских граждан за рубеж. Россия стала целью для поездок китайских граждан за границу. Национальное управление по туризму Китая и Россия подписали меморандум о взаимопонимании, согласно которому с 25 июня 2005 г. необходимо развивать отрасль туристических услуг в отношении китайских туристов, отправляющихся в Россию.

С 20 сентября 2005 года китайская туристическая группа может путешествовать в Россию по китайско-российскому каналу взаимных освобожденных групповых виз. В соответствии с этой политикой, безвизовая команда из 5 туристов и более может совершить поездку. Турагентству нужно только заполнить «Список группы китайских граждан, отправляющихся в Россию». Россия стала первой страной, которая освободила китайских туристов от визы по всей стране. Это означает, что развитие китайско-российского приграничного туризма вступило на новый этап.

2.2 Стратегия "один пояс - один путь"

В современном процессе глобализации региональная экономическая интеграция уже стала тенденцией в развитии международных отношений, проявляясь в том числе в процессе рыночной интеграции между странами-партнерами. Региональная интеграция относится к двум или более государствам-членам, которые путем создания наднациональной организации, создают единую внутреннюю и внешнюю политику для достижения взаимной выгоды в регионе, скоординированного развития и оптимизации распределения ресурсов, а также более выгодного использования специфики разных регионов, взаимодополняемость, для достижения наибольшего потенциала взаимовыгодного сотрудничества [33]. В 2013 году президент Китая Си Цзиньпин выступил с инициативой построить «Экономический пояс шелкового пути» и «Морской шелковый путь 21-го века». Это предложение получило положительный отклик и привлекло внимание приграничных государств.

Вдоль «одного пояса и одного пути» ресурсный потенциал стран меняется, взаимодополняемость экономик растет, потенциал сотрудничества между странами (регионами) становится огромным. Путем укрепления политики сотрудничества, на основе полного уважения национального

суверенитета и безопасности, отдавая приоритет строительству инфраструктуры, стремиться к устранению барьеров на пути торговли, инвестиций и сотрудничества, углубить финансовое сотрудничество, содействовать развитию азиатской денежной системы, финансово-инвестиционной системы и кредитной системы, финансирование оказывает значительную финансовую поддержку «на всем пути вдоль» строительства; расширять культурные и студенческие обмены, чтобы заложить прочную основу для углубления двустороннего и многостороннего сотрудничества. Наконец, способствовать достижению государствами-членами обоюдного выигрыша и максимальной выгоды.

Строительство «одного пояса и одного пути» основывается на географических и исторических маршрутах «Шелкового пути», туристическая отрасль экологический и культурный фактор соединяет в единую «гибкую отрасль промышленности». Став «зеленой промышленностью», с низким потреблением ресурсов, туризм выполняет важную роль в развитии любого государства и развитии внешних связей и сотрудничества с другими странами.

В контексте «Одного пояса и одного пути» тенденция интеграции межрегиональной и межотраслевой, которая необходима для развития приграничного туризма, становится более очевидной. Приграничный туризм уже глубоко интегрирован в мировую структуру промышленности, модель производства и потребления. Тенденция интернационализации туристической отрасли и растущее значение международного сотрудничества становится более ясным. Развитие сотрудничества в приграничном туризме также становится важным средством международного сотрудничества. Приграничный туризм является неотъемлемой частью строительства «Одного пояса и одного пути». В то же время инициатива «Один пояс и один путь» также предоставляет туристической отрасли новые перспективы

развития.

Региональное сотрудничество Северо-Восточного Китая с российским Дальним Востоком и Сибирью содействует экономическому развитию двух государств, при этом важное стратегическое значение имеет возрождение старой промышленной базы на Северо-Востоке КНР. В настоящее время правительства России и Китая пытаются найти точки соприкосновения, чему способствует сотрудничество в сфере туризма, которое имеет благоприятные условия и большой потенциал.

Китай и Россия, крупнейшие соседние государства с общей границей протяжённостью более 4300 км, обладают уникальными географическими преимуществами в развитии экономических и торговых связей. Нормализация отношений между странами в 80-е гг. улучшила двустороннее торгово-экономическое сотрудничество и оживила приграничный туризм. У Китая очень древняя история, много исторических памятников, известная в мире культура — всё это привлекает российских туристов. Дальний Восток России и Северо-Восточный Китай находятся в регионе Северо-Восточной Азии, имеют исторические связи и огромный простор для сотрудничества в экономике, культуре, науке и технике, туризме и других областях.

2.3 Экономический коридор и сотрудничество в сфере туризма Китая, Монголии и России в контексте стратегии "Один пояс - один путь"

В июне 2016 года главы России, Монголии и Китая подписали соглашение о строительстве экономического коридора «Китай – Россия – Монголия», способствующего развитию туризма путем прокладывания туристического маршрута вдоль приграничных регионов с целью развития международных культурных обменов. Туристическое сотрудничество России,

Китая и Монголии основывается на географическом каркасе «степного шелкового пути», историко-культурных ресурсах, расположенных вдоль Шелкового пути, экологических и природных ресурсах, современных человеческих ресурсах, которые направлены на развитие общего приграничного туристического сотрудничества. Его развитие и углубление не только в отношении региональных экономик, но и в отношении развития туристической отрасли имеет важное стратегическое значение [40].

На протяжении всего времени Монголия и Россия выступали важными торговыми партнерами Китая, однако прошлое торговое сотрудничество основывалось главным образом на торговле товарами, в частности энергетическом сотрудничестве. Но в связи с отсутствием международного спроса на рынке, рыночная цена на нефть и другие сырьевые товары снизилась под влиянием внешних факторов, поэтому в последние годы торговля развивается медленными темпами. В современном контексте инициативы «Один пояс и один путь» способствует углублению и расширению взаимного сотрудничества, а также расширяет сотрудничество в других областях. По сравнению с другими отраслями промышленности, туризм не требует больших инвестиций, его видимый эффект проявляется быстрее, в отношении других отраслей влияние сильное, широкое пространство для развития [29].

Таким образом, развитие сотрудничества трансграничной торговли и туризма в сфере услуг, имеет наибольшую двигательную силу и является обязательным выбором для свободного развития экономического сотрудничества.

В июле 2016, на Третьей китайско-российской ярмарке и сентябрьском Втором Российском Восточно-экономическом форуме вопрос «Как способствовать развитию туризма в трех Северо-Восточных китайских провинциях и Дальнем Востоке России» стал главной темой мероприятий.

Можно сказать, что правительства обеих стран развитие туристической отрасли выступает как важная мера для трансформации экономики и оптимизации структуры промышленности.

Объединенная инфраструктура, взаимосвязь основных инфраструктурных объектов являются приоритетом в рамках «Одного пояса и одного пути». Для улучшения взаимосвязанности границ Китая, России и Монголии, «Один пояс и один путь» предполагает программу строительства дороги «Северо-восточный Китай – Внутренняя Монголия – Монголия – Россия». Можно сказать, что совершенствование инфраструктурной основы способствует развитию туристической отрасли, но, с другой стороны, решение о развитии туристической отрасли в некоторой степени способствует быстрому развитию основных инфраструктурных объектов [29].

Кроме влияния на экономику, туризм также рассматривается как распространитель культуры. И взаимопроникновение культур является основой «Одного пояса и одного пути». Являясь распространителями культуры туристы могут, находясь в другой стране, одновременно впить некоторые особенности культуры другой страны и вполне естественно оставить в другой стране отпечаток своей культуры, поэтому используя процесс взаимного культурного обмена двух стран можно заставить население приграничья более свободно вести туристическую деятельность, позволяя культуре просачиваться и сливаться, что также выступает одной из основ экономико-торгового сотрудничества и его последующей гарантией безопасности.

3. Китайско-российское сотрудничество в области приграничного туризма

3.1 современное состояние китайско-российского приграничного туризма

Китайско-российский приграничный туризм в Китае в основном осуществляется в провинции Хэйлунцзян, Цзилинь и Внутренняя Монголия, граничащих с Россией, большинство китайских туристов, направляющихся в Россию для осмотра достопримечательностей на границе, также выезжают из пограничных пунктов этих провинций, российские туристы также в основном направляются в эти провинции после въезда через пограничные пункты

Приграничный туризм должен опираться на города пограничных постов. До сих пор уже проведен пограничный туризм между Россией и Китаем в Китайских следующих портах-городах: таких как г. Хэйхэ, г. Суйфэньхэ, уезд Дуннин, г. Миншань, г. Хулин, г. Тоцзян, уезд Фуюань, уезд Сюнькэ, уезд Жаохэ, уезд Цзяинь, уезд Лобэй, г. Фуцзинь, г. Харбин, г. Муданьцзян, г. Цзямусы, г. Гагдацци и другие города в провинции Хэйлунцзян; г. Яньцзи, г. Хуньчунь и другие города в провинции Цзилинь; Город Маньчжурия, район Хайлар и г. Аргунь во внутренней Монголии и др. [24]



Можно сказать, российско-китайский туризм полностью развивался. Ниже будут проанализированы с четырех сторон: размер потока туристов, распределение пограничных пунктов, развитие приграничных проектов, а также условий движения для проведения китайско-российского пограничного туризма.

Размер потока российских туристов

Из числа русских туристов, принятых тремя провинции, в приграничные районы Китая, видно, что провинция Хэйлунцзян принимает у себя самых крупных российских туристов, прибывающих в Китай, и в 2015 году снизилась из-за девальвации курса рубля в связи с экономическими неустойчивостями в России. За ней следует внутренняя Монголия, Цзилинь принимает наименьшее число туристов. Как видно из приводимой ниже

таблицы "Количество туристов из России, прибывающих в Китай в трех провинции, чел.(Табл.1) В последние годы информация о приеме российских приграничных туристов в приграничных районах Китая и тенденции их изменения.

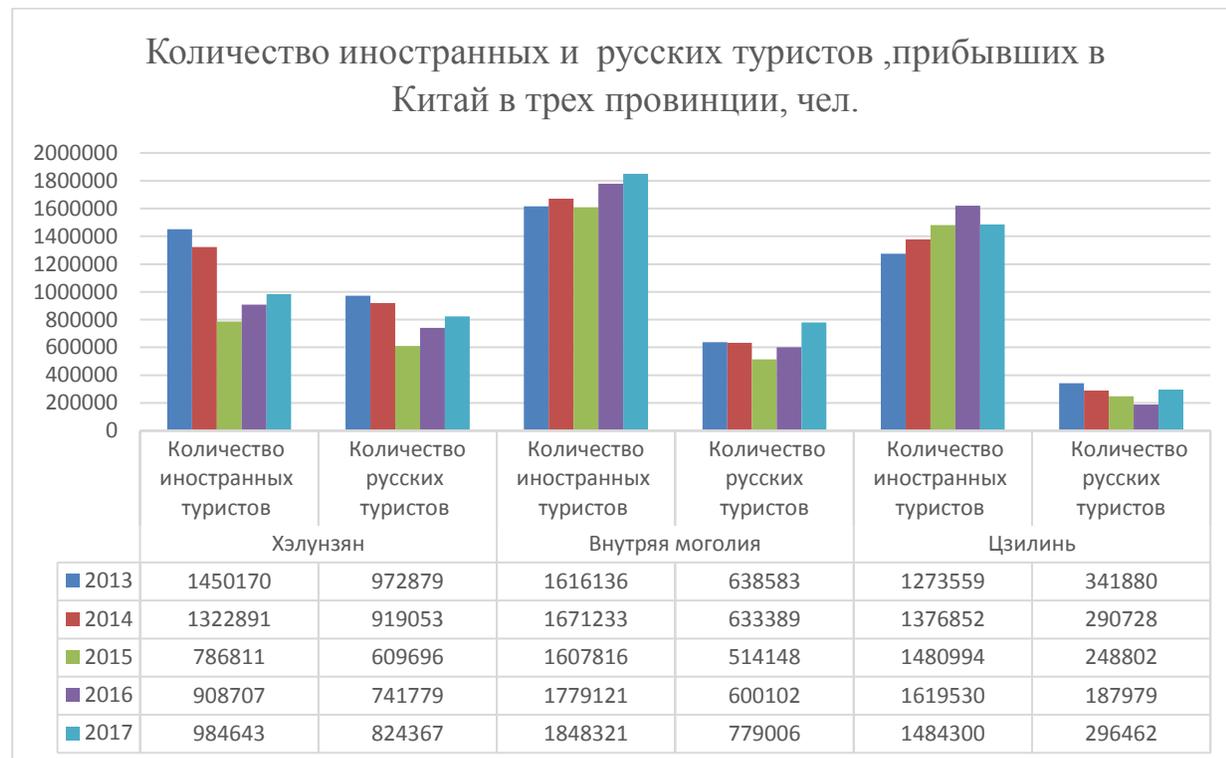


Рис.1 Количество туристов из России, прибывших в Китай в трех провинциях, чел [20].

Источник: Ежегодник статистики туризма Китая 2014-2018г.

Сравнение распределения постов между Россией и Китаем

В настоящее время с точки зрения распределения постов между Россией и Китаем, больше всего торговых постов между Россией и Китаем находится в провинции Хэйлуцзян, на пограничной линии провинции Хэйлуцзян с Дальневосточным регионом России протяженностью 3045 км (граница водных бассейнов - 2300 км) расположены 20 соответствующих городов с обеих сторон, а в провинции Хэйлуцзян имеются 25 открытых пунктов

перехода первого класса. [26]

15 портов речного судоходства: Харбин, Цзямусы, Хуачуань, Суйбин, Фуджин, Тоцзян, Фуюань, Жаохэ, Лобэй, Цзяинь, Сюнькэ, Суньбу, Хэйхэ, Хума, Мохэ;

4 автомобильного пункта перехода: Дуннин, Суйфенхэ, поселок Данби в г. Мишань, когда стена город, Хулин;

4 воздушного порта: Харбин, Цицикар, Цзямусы, Муданьцзян;

2 железнодорожного порта: Суйфенхэ, Харбин.

В 17 портов из них открыли более 30 пограничных туристических маршрутов с Россией, 36 международных туристических агентств и 8 международных туристических агентств в международных портах осуществляют пограничные туристические операции. Аналогичные российские пограничные города: Благовещенск и Поярково в Амурской области; Гродеково, Полтавка, Марково, Турий Рог и столица Владивосток в приморском крае; Хабаровск и Боголюбовка в Хабаровском крае; Нижнеленинское в Еврейской автономной области и др.

Во внутренней Монголии имеются 15 пограничных пунктов, в том числе 5 пограничных пунктов на границе с Россией, соответственно Маньчжурия, Хэйшаньтоу, Шивэй, Эрка, Хулеету, но только переход Маньчжурия осуществляет пограничный туризм для России. Маньчжурия является крупнейшим железнодорожным портом страны, крупнейшим портом торговли между Китаем и Россией, который известен как первая станция первого евразийского сухопутного моста. В приграничных городах России, осуществляющих пограничные туризм с городом Маньчжурия, имеются Забайкальск, Улан-Удэ, а также Чита в Читинской области и др [26].

Переход Чанлинцзы, принадлежащий таможне Хуньчунь провинции

Цзилинь, является единственным портом между Китаем и Россией в провинции Цзилинь, с развитием китайско-российского туризма, в настоящее время в среднем 140 000 китайцев ежегодно выезжают на экскурсию в город Владивосток через порт Чанглинцзы города Хуньчунь, и около 40 000 российских туристов приезжают в нашу страну через порт Чанглинцзы для осмотра достопримечательностей и отпуска [26].

Китайско-российские приграничные туристические продукты и развитие туристического маршрута

С точки зрения китайско-российских пограничных проектов туристической продукции и маршрутов, реализованных тремя провинциями(автономном регионом), провинция Хэйлунцзян открыла основные китайско-российские пограничные туристические маршруты, такие как город Хэйхэ - Благовещенск - Хабаровск, город Тунцзян, Нижний Ленинский - город Биробиджан, Город Суйфэньхэ - Город Погланьк - Город Владивосток, уезд Сюнькэ-Пойалков, Город Фуюань- Хабаровск, Город Мишань- Казанреболовский район- Спаркдарни, Уезд Цзяин-город Облучи, Уезд Луобэй-Амурский октябрьский район-город Гунцинчэн, город Хулинь-Город Лесозаворко, уезд Раохе-город биджин - город Хабаровск, город Цзямусы-город Хабаровск, город Фуцзинь-город Бир-Биджан,город Муданьцзян - город Находка, город Харбин - город Хабаровск и т.д

Маньчжурия — город в составе автономного района Внутренняя Монголия, открыл пограничный туристический проект между КНР И РФ в городе Маньчжурия-Чита-Улан-Удэ. Кроме того, город Хайлар и Эргуна также открыли пограничный туристический проект в городе Чита. В 1992 году принят страной проект пограничного туризма между городом Яньбянь провинции Цзилинь и Владивостоком России, в рамках которого

обозначенным подразделением организации является агентство по международному туризму в Яньбяне.

Транспортные условия для приграничного туризма

На основании оценки транспортных условий для приграничного туризма в приграничных провинциях (автономных областях) заметно, что провинция Хэйлунцзян имеет высокую степень доступности и удобства для перемещения от различных пограничных переходов до туристических пунктов в регионе и от транспортных узлов в городах провинции до внутренних городов страны. Во внутренних районах провинции Хэйлунцзян сформировалась комплексная транспортная сеть с железнодорожным транспортом в качестве основного средства транспортировки. Сеть включает 26 железнодорожных магистралей. Линия Биньчжоу и линия Биньхай связаны с российской железной дорогой и напрямую используются для связи с Восточной Европой и странами СНГ. Дорожная сеть уплотнена и доступна для всех пограничных портовых городов. Провинция Хэйлунцзян также является наиболее развитой северной провинцией для водного транспорта страны. Протяженность речного пути в 5057 км позволяет использовать все особенности транспортной структуры в летний период. В сравнении с российскими условиями дальневосточные перевозки на территории Китая относительно развиты, при этом железнодорожный и морской транспорт занимают основную долю. Общая протяженность железнодорожных путей Дальнего Востока составляет 8546 км (1995 год), железнодорожный путь по Байкало-Амурской магистрали до ее конечной станции Советская Гавань и железнодорожный путь по Транссибирской магистрали до ее конечной станции Владивосток являются основными ж/д путями в данном регионе. Порт Восточный, расположенный на юге Дальнего Востока, а также порт Находка, порт Владивосток и порт Ванино являются важнейшими морскими портами, участвующими в развитии экономических и торговых связей России,

Дальневосточного и Азиатско-Тихоокеанского регионов, провинция Хэйлунцзян и российский Дальний Восток образуют удобную, интегрированную транспортную сеть, создающую благоприятные условия для развития приграничного туризма. Сухопутный порт Маньчжурия, располагающийся в транспортном узле Континентального моста Азия-Европа, является наиболее удобным, экономичным и наиболее важным транспортным каналом для наземных и морских транспортировок, идущих через китайские морские порты Бохайского залива в Россию, страны СНГ и Европу, он участвует в формировании более чем 60% российско-китайской торговли. В последние годы непрерывно увеличивается возведение инфраструктуры порта Маньчжурия и совершенствуется трехуровневая транспортная система, включающая железнодорожный, автомобильный и авиационный транспорт, что также обеспечивает удобные условия для развития российско-китайского приграничного туризма [21].

Из приведенного выше анализа видно, что в трех провинциях Китая (автономных районах), включающих провинцию Хэйлунцзян, созданы благоприятные условия для развития приграничного туризма, при этом экономические условия Хэйлунцзяна значительно лучше в сравнении с двумя другими граничащими с Россией административными районами – Цзилином и Внутренней Монголией. Провинция Хэйлунцзян из всех трех провинций получает наибольшую долю приграничного туристического бизнеса в российско-китайском приграничном районе, следом идет город Маньчжурия автономного района Внутренняя Монголия, провинция Цзилинь занимает третье место.

3.2 Особенности спроса на рынке приграничного туризма России и Китая

Согласно статистике, статус Хэйлунцзяна в плане развития российско-

китайского приграничного туристического бизнеса значительно выше, чем статус других регионов, граничащих с Россией. За прошедшие годы развитие приграничного бизнеса здесь приобрело определенные масштабы и устойчивое направление, поэтому провинция Хэйлунцзян была выбрана для проведения анкетного исследования клиентов рынка приграничного туризма, которое продемонстрировало следующие результаты.

Структура туризма

На графике «Возрастной состав российских туристов, посещающих приграничный Китай»(рис.2) видно, что приезжие туристы в основном молодые и среднего возраста, причем молодые люди и люди среднего возраста 25-44 года составляют 64%, за ними следуют туристы в возрасте от 15 до 24 лет – 17% и туристы среднего и пожилого возраста 45-64 года – 13%, доля туристов в возрасте до 14 лет и старше 65 лет соответственно составляет 3%, пол туристов женского пола, посещающих приграничные территории России относительно велик – 77%, соотношение мужчин и женщин составляет примерно 1:3.3.

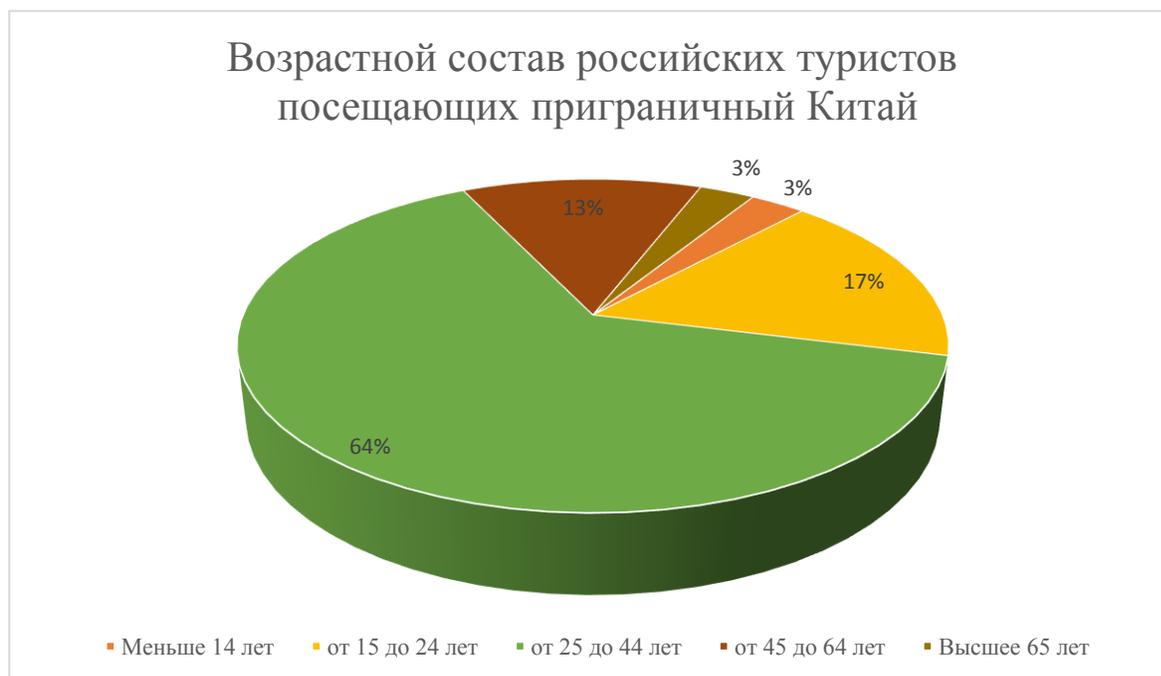


Рис.2 Возрастной состав российских туристов, посещающих

приграничный Китай

Из диаграмм «Профессиональная структура российских туристов, посещающих приграничный Китай»(рис.3), «Уровень образования российских туристов, посещающих приграничный Китай»(рис.4) и «Уровень доходов российских туристов, посещающих приграничный Китай»(рис.4) видно, что с точки зрения профессионального состава наибольшую долю составляют работники коммерческой сферы – 27%, за ними следуют менеджеры, доля которых равняется 26%, на студентов приходится 17% и на рабочий класс 13%. Люди с образованием в сфере культуры, науки, образования и прочие (пенсионеры, военные, фермеры и т. д.) составляют 7%, дополнительно выделяется часть государственных служащих, на долю которых приходится 3%, далее закончивших бакалавриат – 63%, среднюю школу – 17% и магистратуру – 10%, уровень образования туристов в целом довольно высок. Среди структуры доходов российских туристов люди со средним уровнем дохода составляют относительно большую долю с ежемесячным доходом 3000-4000 юаней, что достигает 50% от общего числа, за ними следуют туристы с ежемесячным доходом 2000-3000 юаней – 27%, туристы с высоким доходом занимают – 16%, а туристы с ежемесячным доходом менее 2000 юаней в месяц – 7%. На основании общего анализа среди российских приграничных туристов заметно преобладает молодежь со сравнительно высоким уровнем образования.

Профессиональная структура российских туристов, посещающих приграничный Китай

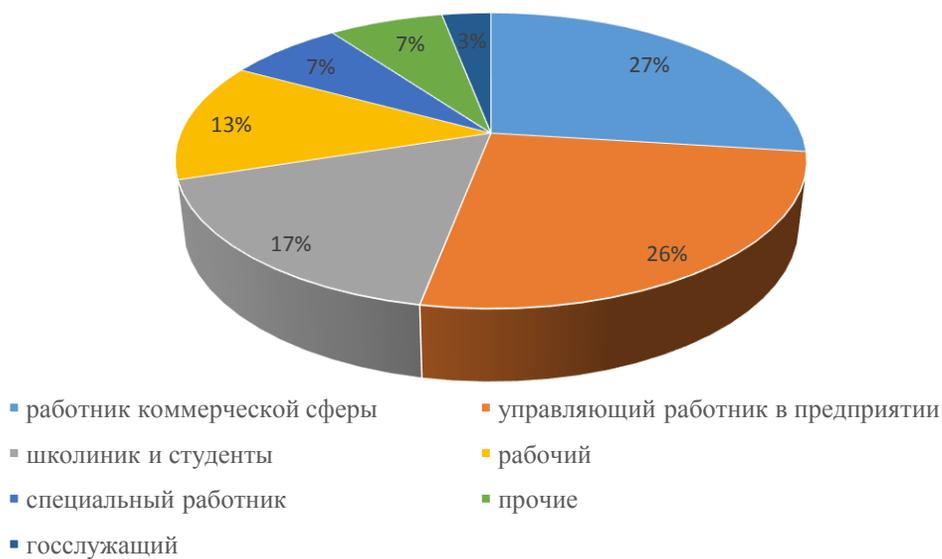


Рис.3 Профессиональная структура российских туристов, посещающих приграничный Китай

Уровень образования российских туристов посещающих приграничный Китай

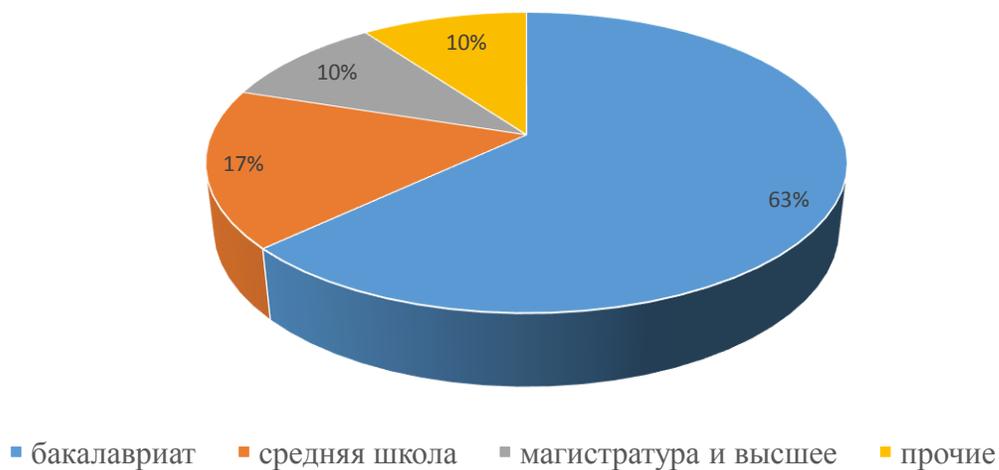


Рис.4 Уровень образования российских туристов, посещающих приграничный Китай

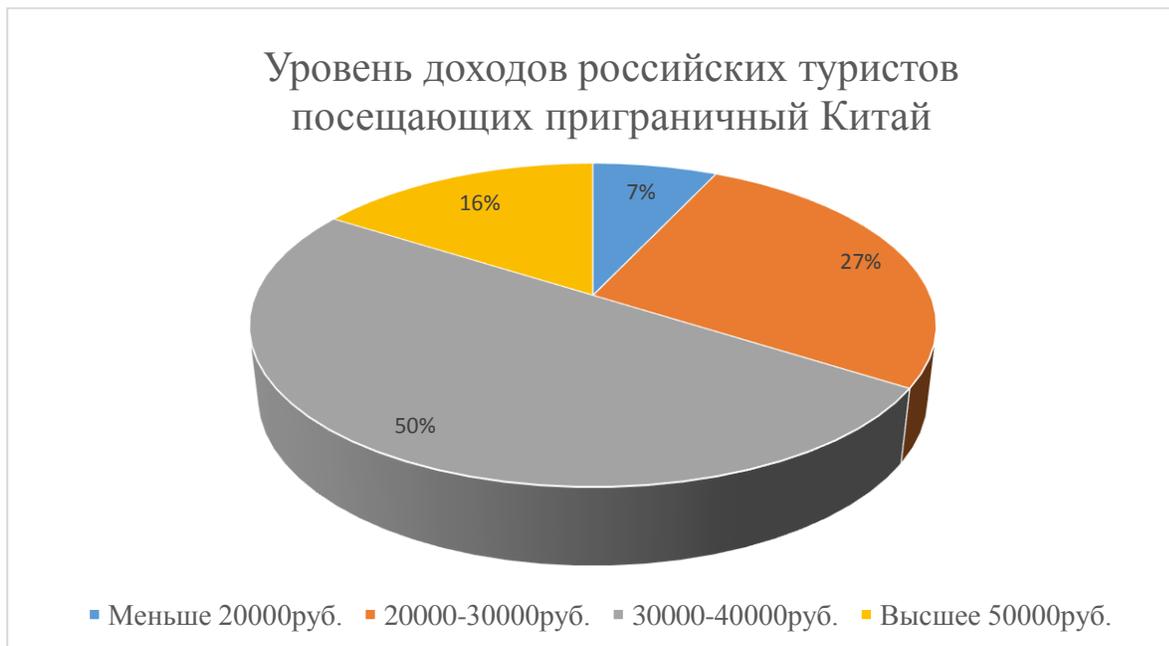


Рис.5 Уровень доходов российских туристов, посещающих приграничный Китай

Анализ спроса российских туристов на приграничный туризм

Согласно результатам анкетного исследования, в «Таблице о предпочтениях российских туристов, посещающих приграничный Китай»(Табл.1) основной целью приграничного туризма является шопинг, однако сравнение предпочтений российских туристов и предпочтений других иностранных туристов выявляет увеличение спроса российских туристов в отношении культурных достопримечательностей, что свидетельствует об изменяющихся тенденциях. Российские туристы перешли от только лишь одного шопинга к осмотру достопримечательностей, также растет спрос на медицинский и оздоровительный туризм, что означает увеличение общего спроса российских туристов на сферу досуга и отдыха.

Туристическое бюро Хэйлунцзяна предоставляет информацию о 70% доле туристов, приезжающих на деловые встречи, конференции, совмещенные с экскурсиями, при этом шопинг, международная торговля и экскурсионные поездки в сочетании становятся все более популярными у

российских туристов. В анкетном исследовании 80% российских туристов выбрали отдых в качестве основной цели, деловой туризм составил 20%, конференц-туризм – 13,3% и экскурсионный туризм – 13,3%.

Табл.1 Таблице о предпочтениях российских туристов, посещающих приграничный Китай

Экскурсия и покупки	Памятник культуры	Лечение и сохранение здоровья	Обычай и нравы разных наций	Пейзаж гор и воды	Другие
66.70%	36.70%	23.30%	13.30%	6.70%	6.70%

Российские туристы, посещающие приграничный Китай, как правило, путешествуют на короткие расстояния с остановками в среднем на 2-3 дня. Более 50% туристов выбирают для посещения 1-2 города, в основном на пограничных переходах и в прилегающих районах. Тем не менее, доля туристов, которые выбирают 4 города и выше, достигает 33%; существует также большой процент туристов, которые двигаются от пограничного города вдоль всей границы региона. 80% туристов заявили, что для них это не первое туристическое посещение в сфере приграничного туризма, а 90% туристов заявили, что снова воспользуются услугами приграничного туризма. Если обратить внимание на предпочтение российских туристов совмещать шопинг и туризм, становится ясно, что целью российских туристов, посещающих приграничный Китай, является челночная торговля.

Особенности китайского спроса на рынке приграничного туризма в России

Китайские туристы, посещающие российскую границу, являются сравнительно молодыми людьми. Наибольшую долю составляют молодые люди и люди среднего возраста в возрасте 25-44 года – более 50%, за ними следуют туристы среднего и пожилого возраста в возрасте 45–64 лет – 35%, доля туристов в возрасте 15–24 лет составляет 10%, остальные в возрасте до

14 лет и старше, 65 лет составляют всего 5%. Тем не менее, гендерный состав китайских туристов в сравнении с российскими приграничными туристами отличается: мужчины составляют большую долю туристов – соотношение мужчин и женщин составляет примерно 3:1.

Что касается профессионального состава, государственные служащие занимают 55%, за ними следуют профессиональные работники культуры, науки, образования, на которых приходится 25%, менеджеры – 10%. Кроме того, пенсионеры и другие туристы (работники сельского хозяйства, промышленности и т. д.) – 5%. Уровень образования в основном бакалавриат и магистратура, на которые приходится 80% и 15%, общий уровень образования туристов сравнительно высокий. Среди уровня доходов китайских туристов преобладают туристы со средним уровнем дохода, равным ежемесячному доходу в 3000-4000 юаней, их доля достигает 60%, за ними следуют туристы с ежемесячным доходом 2000-3000 юаней – 15% и туристы с высоким доходом – 15%. Согласно общему анализу, туристы, посещающие российскую границу, в основном молодые и среднего возраста со сравнительно высоким уровнем образования. Соотношение по возрасту более равномерно в сравнении с российскими туристами.

Возрастной состав китайских туристов,
посещающих приграничная Россия

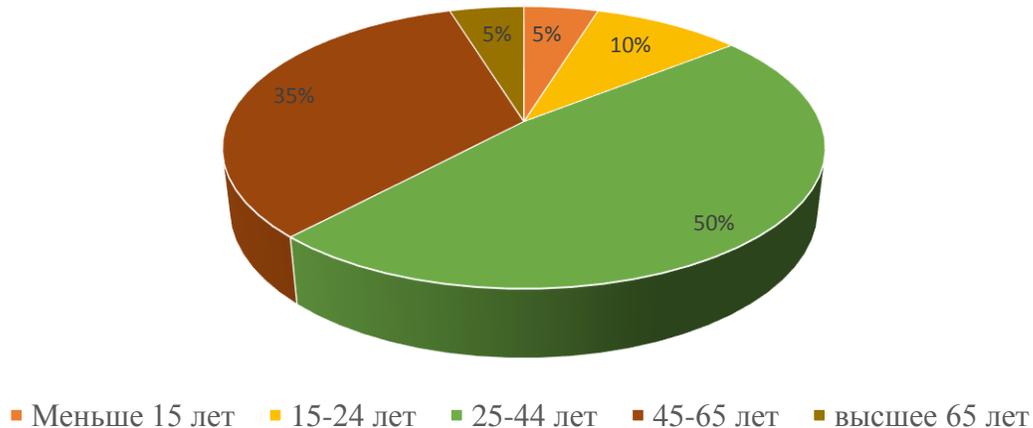


Рис.6 Возрастной состав китайских туристов, посещающих приграничная Россия

Уровень образования китайских
туристов, посещающих приграничная Россия

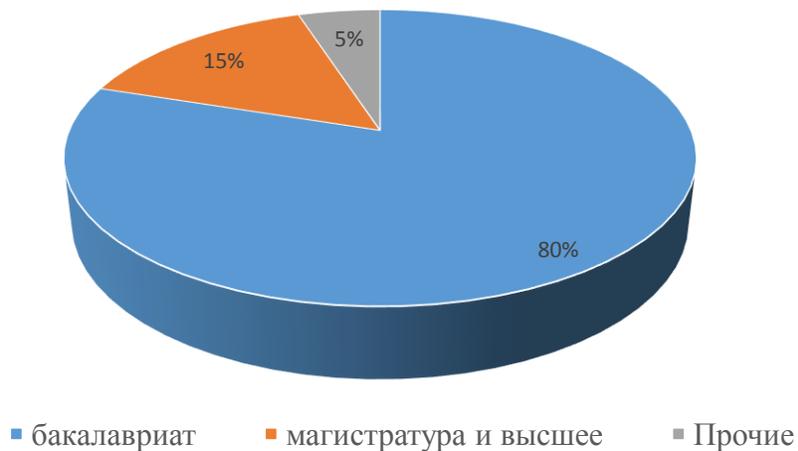


Рис.7 Уровень образования китайских туристов, посещающих приграничная Россия

Профессиональная структура китайских туристов, посещающих приграничная Россия

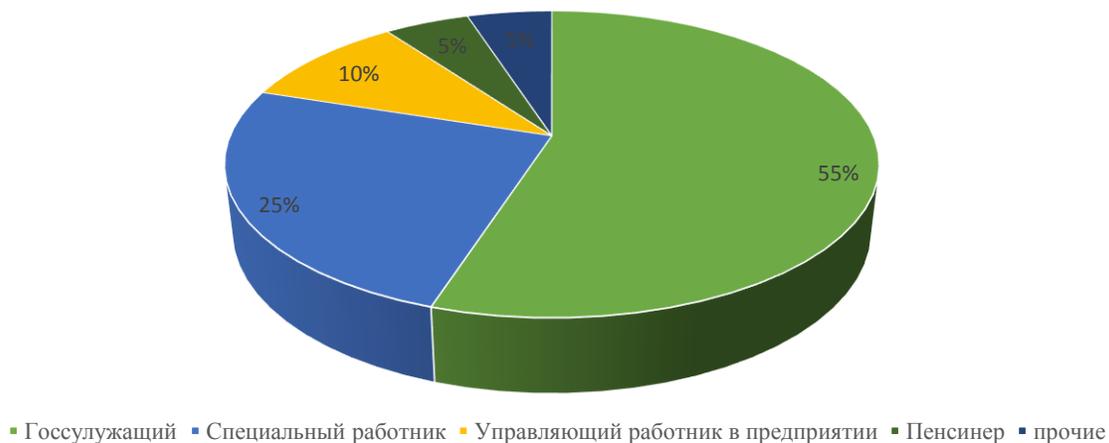


Рис.8 Профессиональная структура китайских туристов, посещающих приграничная Россия

Уровень доходов китайских туристов, посещающих приграничная Россия

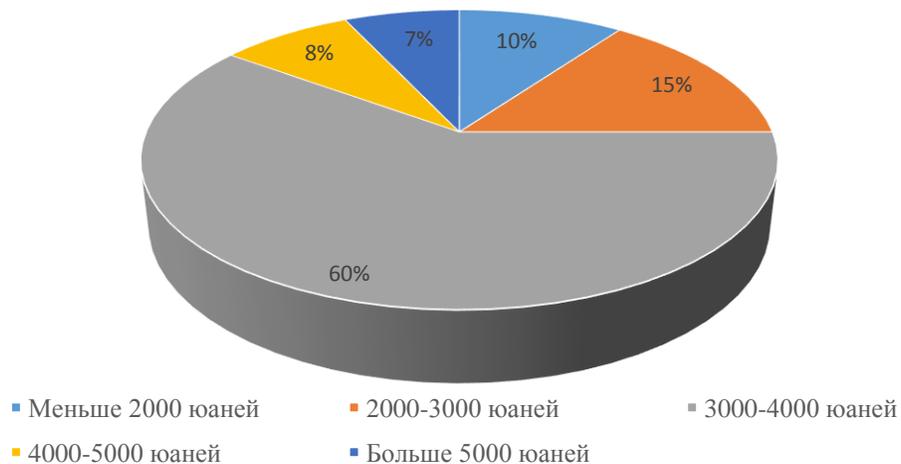


Рис.9 Уровень доходов китайских туристов, посещающих приграничная Россия

Анализ спроса китайских туристов на приграничный туризм

Китайские приграничные туристы предпочитают приграничные туристические ресурсы от низкого до высокого класса – пейзажи, культурные памятники, народные обычаи, шопинг, искусство, еда и кулинария, зимние виды спорта и другие (в основном медицинский туризм или посещение праздничных мероприятий). Анализ целей китайских приграничных туристов выявил в основном личное любопытство в отношении российско-китайского приграничного региона и экзотических обычаев. 75% туристов впервые воспользовались услугами приграничного туризма, в основном для посещения экскурсий и осмотра достопримечательностей. Существует часть туристов, которые выезжают с целью личного обсуждения или решения каких-либо вопросов, связанных с бизнесом, китайские туристы проявляют большой интерес к обзорно-экскурсионному туризму в российском регионе.

Кроме того, опрос показывает, что на основе «Основных туристических целей китайских туристов в России» (табл.2) таковыми являются осмотр достопримечательностей, проведение досуга и отдыха, встречи, культурное и спортивное взаимодействие, посещение родственников и друзей, здравоохранение и другие. Китайские туристы предпочитают путешествия на дальние расстояния, причем туристические посещения свыше 7 дней занимают 30%, 4-7 дней – 50% и 1-3 дня – 20%. Большинство китайских туристов, посещающих российскую границу, приезжают из других провинций помимо Хэйлунцзяна. 40% туристов используют форму совместного путешествия, 35% туристов участвуют в групповых турах, организованных туристическими агентствами, 20% – приграничные туры от рабочих организаций для сотрудников и только 5% туристов выбирают индивидуальные поездки. Кроме того, среди 75% опрошенных туристов, впервые участвовавших в опросе, 60% туристов заявили, что они больше не будут участвовать в приграничных поездках в Россию. Это указывает на

существование проблемы с формированием туристической инфраструктуры в сфере приграничного туризма в России, что в конечном итоге снижает показатели повторного спроса китайских туристов на приграничный туризм.

Табл.2 Основных туристических целей китайских туристов в России

Осмотр достопримечательностей	Проведение досуга и отдыха	Встречи	Культурное и спортивное взаимодействие	Посещение родственников	Здравоохранение	Другие
75%	45%	20%	10%	5%	5%	5%

Табл.3 Таблице о предпочтениях китайских туристов, посещающих приграничная Россия

Пейзаж гор и воды	Памятник культуры	Обычай и нравы разных наций	Экскурсия и покупки	Культура и искусство	Блюда и рецепты	Экскурсия по снегу и льду	Другие
80%	50%	40%	25%	10%	5%	5%	5%

3.3 Проблемы, существующие в китайско-российском приграничном сотрудничестве

В приграничном туризме участвуют две страны, поэтому отношение правительств обеих стран крайне важно для приграничного туризма. В последние несколько лет хорошие политические отношения между Китаем и Россией и реализация безвизовой политики в значительной степени способствовали развитию российско-китайского приграничного туристического рынка.

В настоящее время самая большая российская проблема на российско-китайском приграничном туристическом рынке – слабая инфраструктура,

низкий уровень сервисных объектов и услуг. В связи с ограниченным уровнем экономического развития объекты туристического обслуживания, относящиеся к российскому приграничному туризму, ограничивают развитие всей отрасли. Судя по текущему состоянию развития туризма во Владивостоке и Благовещенске – основных туристических направлениях китайских туристов, предложения отелей недостаточны, их звездность низкая, уровень обслуживания также низкий, что не соответствует требуемому уровню развития приграничного туризма. Кроме того, качество российских услуг общественного питания невысоко, отсутствует соответствующий надзор, сравнительно мало туристических проектов, они не в состоянии удовлетворить различные потребности туристов и устранить нехватку туристического продукта. Например, обращая внимание на слабые гостиничные условия обслуживания в России – даже оснащение такими необходимыми вещами, как тапочки и зубные щетки не выполняется, уровень программного и аппаратного обеспечения IT-систем гостиниц не на должном уровне. Уровень обслуживания недостаточен в сравнении с китайскими приграничными отелями. Туристические транспортные средства – это в основном подержанные автомобили, которые небезопасны и некомфортны, уровень общественного питания низкий, городская инфраструктура относительно слабая. Данные проблемы снижают туристический спрос и общий энтузиазм [30].

Особенно остро выделяются вопросы безопасности. В приграничных городах, а также в Петербурге, Москве есть факторы общественной опасности. Каждый год во Владивостоке происходит ряд инцидентов, когда китайские туристы подвергаются насилию. Теракты, совершенные в последние годы в Москве и Санкт-Петербурге, оказали негативное влияние на развитие приграничного туризма в России со стороны Китая.

Анкетное исследование точно также выявляет неудовлетворенность

китайцев российским приграничным туризмом, который предоставляет плохое качество проживания, нерегулируемое управлением местами туристического посещения, однообразные туристические проекты, непривычное питание, также отмечается плохое качество обслуживающего персонала, неприветливые по отношению к туристам местные жители и низкий уровень туристической безопасности.

Проблема китайской стороны заключается в том, что туристические продукты не могут в полной мере удовлетворить потребности российских туристов, они не уделяют достаточного внимания уникальным характеристикам и особенностям россиян. Туристические продукты направлены на культуру шоппинга и основаны на том, что посещение Китая – это только шоппинг, не основанный на других потребностях российских туристов. Отсутствует корректировка туристических продуктов в соответствии с происходящим изменением потребностей российских туристов. Шаблон основан на условно одной единственной туристической цели – шоппинге, которая заставляет российских туристов путешествовать в Хэйлунцзян на относительно короткое время. По данным Национального управления туризма, российские туристы проводят в провинции Хэйлунцзян очень мало времени, гораздо меньше, чем другие иностранные туристы, приезжающие в Китай. Кроме того, беспорядочное функционирование рынка туризма также является одной из важных проблем, влияющих на рынок приграничного туризма. Например, 7 агентств в провинции Хэйлунцзян имеют право на деятельность в сфере приграничного туризма, Хэйлунцзян является одной из провинций с наибольшим количеством туристических агентств, однако пропускная способность и уровень обслуживания этих агентств неодинаковы. Из-за несовершенных законов и правил в туризме бизнес на туристическом рынке ведется довольно беспорядочно, организации, которые работают в сфере туризма, плохо организованы, при этом законные права и интересы туристов

соблюдаются недостаточно. Структура туризма в провинции Хэйлунцзян не идеальна. По сравнению с европейскими странами многие туристические компании в провинции не очень подходят для российских туристов. Малочисленны сотрудники со знанием русского языка. Туристы не очень удовлетворены качеством обслуживания. Инфраструктура отсталая, международная репутация туристического узла невелика. Много лет назад вдоль реки Янцзы в провинции Хэйлунцзян было открыто 25 речных портов, связанных с Россией, в дополнение к ускоренному развитию туристических продуктов в таких крупных портах как Хэйхэ и Суйфэньхэ. Технологии, масштаб и уровень туристических продуктов этих дополнительных портов все еще находятся в начальном состоянии. Туристические продукты относительно однообразны, инновации в разработке туристических проектов недостаточны, порты малоизвестны среди туристов, транспортная и другая инфраструктура отсталые, реальные преимущества туристических ресурсов не используются в полной мере [26].

4. Перспективы развития российско-китайского приграничного туризма в контексте стратегии "Один пояс - один путь"

4.1 Основные направления совершенствования приграничного туризма Россия-Китай

Путем трактовки новой политики и анализа существующего положения на российско-китайском туристическом рынке делается вывод, что при наличии старых проблем и новых тенденций необходимо изменить фиксированную модель «приграничный туризм + шопинг» и изучить возможность адаптации к новой ситуации, новым потребностям, новым моделям для дальнейшего объединения и содействия развитию российско-китайского туризма.

В процессе совершенствования российско-китайской приграничной туристической продукции необходимо рассматривать двойную модель развития – ресурсную ориентацию и ориентацию на спрос. Ресурсы являются основой для создания туристического продукта, а рыночный спрос является направлением развития данного продукта. Возможно нет спроса на туристические ресурсы, потому что они не соответствуют рыночным потребностям. При этом рыночный спрос является основой для развития продукта и влияет на качество туристических услуг. Только при условии объединенного развития ресурсов и спроса можно гарантировать разработку высококачественных, интересных и пользующихся спросом продуктов, которые отвечают предпочтениям туристов [25].

Находящиеся на границе с Россией три китайские провинции обладают богатыми природными ресурсами. Городской уезд Удаляньчи на реке Хэйхэ – знаменитый китайский туристический курорт, известный как «Естественный геологический музей вулканов», является прекрасным местом для отдыха и оздоровительного туризма. Озеро вулканического происхождения Цзинпоху в городе Муданьцзян и российско-китайское приграничное озеро Ханка также обладают большим туристическим потенциалом. Озеро невероятно крупное по своим масштабам и сравнивается с морем. Данные озера сопоставимы с пятью крупными озерами между Соединенными Штатами и Канадой. Озерные побережья в процессе масштабного развития, однако, освоение озер в северном Китае все еще ограничено. Считается, что развитие туризма, основанного на наблюдении за птицами на озере Ханка, имеет широкие перспективы. При поддержке Всемирного фонда дикой природы прибрежная зона России развивает туризм в данной сфере и уже сформировала ее основу. Развитие экологического туризма на озере Ханка также может опираться на данный опыт. Озеро может быть эффективной основой для развития экотуризма, виндсерфинга, рекреационного туризма, чтобы привлечь больше

отдаленных туристов различного класса. Зимний туризм всегда был основным проектом провинций Хэйлунцзян и Цзилинь. Гора Чанбайшань – самая высокая гора в Китае, в этом районе могут быть объединены горнолыжные курорты и горячие источники для развития зимнего туризма. Снежный город Муданьцзян – это туристический район, в котором в качестве основы используются зимние туристические продукты, объединяющие леса, катание с гор и альпинизм, а также уникальные ледовые арт-объекты. Кроме того, девственные леса, пастбищные и сельскохозяйственные угодья, озера, горы, дикая природа и приграничные реки являются уникальными ресурсами для экологического туризма [31].

Китайские приграничные достопримечательности в сфере культурного туризма в основном включают город Харбин, район Бохай, город Ачэн, древний город Айгунь, руины времен Второй мировой войны, а также местные этнические обычаи. Например, древний город Айгунь находится в 31 километре от города Хэйхэ. Он очень известен в Китае, потому что здесь был подписан «Айгуньский договор» между Российской империей и Китаем времен империи Цин. Рядом с древним городом есть несколько других древних локаций. Дуннинский укрепрайон является свидетельством того, с какими принудительными работами пришлось столкнуться китайцам во время войны, а крепость Дуннин – одна из важнейших японских крепостей времен Второй мировой войны на Дальнем Востоке, известна как один из последних военных объектов того времени, такие ресурсы могут развивать культурно-исторический туризм в форме исторического образования.

Согласно приведенному выше анализу туристических ресурсов, основными направлениями развития и совершенствования российско-китайского приграничного туризма являются:

(1) Экотуризма продуктов. Экотуризм удовлетворяет потребности современных туристов в сфере здравоохранения, отдыха, просвещения и

рекреации. Применительно к внутреннему и международному туризму, формирующему спрос на экотуризм, приграничный регион может использовать свои уникальные ресурсные преимущества для разработки соответствующих экотуризма проектов, таких как наблюдение за птицами, лесной туризм, наблюдение за дикой природой и т. д.

(2) Каникулярный туризм. Вслед за увеличением внимания к здоровью и отдыху тенденция к данной линейке туристических продуктов усиливается. Российские туристы выбирают летний отдых на Дальнем Востоке России в загородных домах на природе или кемпинг. Распространен оздоровительный туризм в период ранней весны, а во время летних каникул богатые россияне любят пляжи и солнечный отдых. Провинция Хэйлунцзян может привлечь туристов с Дальнего Востока России, в частности, хабаровских туристов летом для отдыха на озерах Цзинпоху и Ханка.

(3) Спортивный туризм. В настоящее время существует высокий спрос на спортивный туризм. Катание на лыжах является одним из самых популярных проектов – зимой приграничная территория может использовать свои собственные ресурсы для развития горнолыжного туризма и привлечения лыжников, летом можно развивать походы в лес и дикую местность, альпинизм, рафтинг, охоту и рыбалку, обучение выживанию, ориентированию и другие формы проектов спортивного туризма в соответствии со смелым и авантюрным характером туристов, а также для удовлетворения потребностей любителей спорта.

(4) Тематический туризм. Данный туристический продукт имеет конкретную тематическую цель. Тема является наиболее важной, а пункт назначения часто является вторичным по значению. Тематические туры включают тематические парки, оздоровительный туризм, индустриальный туризм, религиозный туризм, исследование дикой природы и т. д. Создавая различные темы, можно создавать туристические продукты и маршруты,

которые отвечают различным индивидуальным потребностям.

(5) Увеличение спроса за счет улучшения условий туристической модели «Приграничный шопинг + Международная торговля» для российских туристов. Необходимо стараться оказывать всестороннее обслуживание для обеспечения поездок за покупками в Китай, к примеру, предоставлять промоакции, загаривание груза, транспортировку на короткие расстояния, обмен иностранной валюты, переводческие услуги и прочее. Создание специальных автобусных маршрутов, например, для непосредственного посещения заводов для совершения покупок и одновременного предоставления экскурсионных услуг. Создание питейных заведений или схожей бизнес-деятельности для удовлетворения предпочтений российских туристов, улучшения условий для отдыха и привлечения российских туристов к туристическим зонам и достопримечательностям в период их краткосрочного пребывания.

(6) Разработка продуктов «Приграничный тур + Внутренний тур» для российских туристов. С развитием приграничного туризма российских туристов не удовлетворяют в полной мере шопинг и осмотр достопримечательностей в приграничных городах. Для российских туристов с повышенным доходом и желанием получать более качественный продукт возможно разработать проекты осмотра достопримечательностей на дальних расстояниях, таких как поездка из приграничного города на экскурсию в Шанхай, Гуанчжоу и даже в Гуанси и Хайнань, устанавливая туристические связи с материковыми городами, предлагая льготные цены. Это позволит российским туристам в полной мере насладиться китайскими пейзажами.

(7) Разработка продуктов «Приграничный тур + Шопинг» для молодых китайских туристов. По сравнению с более возрастными категориями туристов китайская молодежь демонстрирует другие ожидания от приграничного туризма. В настоящее время молодые китайские туристы

увлекаются иностранными товарами, особенно международными брендами с более привлекательной ценой в сравнении с Китаем. Шопинг является основным критерием для молодых китайских туристов. Кроме всем известных, ставших обычными, достопримечательностей, появляются новые туристические объекты, о которых китайская молодежь узнает, например, из популярных фильмов. Необходимо своевременно обновлять туристические маршруты для привлечения таких категорий молодых туристов, а также оказывать содействие в удовлетворении их спроса на шопинг.

(8) Улучшение продуктов «Приграничный тур + Красный маршрут» для китайских туристов среднего и пожилого возраста. Большинство возрастных туристов испытывают особый интерес к России, также для большей их части Россия является первым опытом выезда за границу, поэтому внутренние туристические маршруты на территории России должны быть улучшены, а для туристов среднего и старшего возраста должен быть обеспечен хороший уровень проживания и качественные условия пребывания.

4.2. Инфраструктурные проекты и их роль в развитии приграничного туризма РФ-Китай

Туристская инфраструктура – это комплекс действующих сооружений и сетей производственного, социального и рекреационного назначения, предназначенный для функционирования сферы туризма, обеспечивающий нормальный доступ туристов к туристским ресурсам и их надлежащее использование в целях туризма, а также обеспечение жизнедеятельности предприятий индустрии туризма [41].

Слаборазвитая приграничная инфраструктура всегда была одной из основных проблем, сдерживающих развитие важного китайско-российского приграничного туризма. В последние годы, благодаря реализации политики Китая «Один пояс, один путь», сотрудничество между Китаем и Россией на

приграничных территориях становится все более тесным, и обе страны также привержены совместному улучшению приграничной инфраструктуры и приданию нового импульса китайско-российскому приграничному туризму.

Общеизвестно, что туристическая инфраструктура приграничных регионов находится на стадии развития и становления. И хотя многие шаги уже предприняты в сторону увеличения туристического потока в обе стороны, многие вопросы инфраструктуры остаются нерешенными.

Китайско-российский мост Хэйлунцзян, соединяющий реку Хэйхэ и Амурский государственный автодорожный мост, является важным объектом в рамках инициативы «Один пояс, один путь» и важной трансграничной инфраструктурой для Российской связи в экономическом коридоре Китай-Россия-Монголия. Строительство моста Хэйлунцзян открыло новую главу во взаимосвязи Китая и России и проложило путь к гуманитарному обмену и сотрудничеству между экономикой и торговлей. После завершения строительства железнодорожного моста Тунцзян-Россия порт Тунцзян будет соединен с Нижнее-ленинским речным портом в России и будет связан с Сибирской железной дорогой, с востока на крупнейший город на Дальнем Востоке Хабаровск, и на запад от Европейского континента. После завершения строительства он будет способствовать взаимовыгодному сотрудничеству между Северо-Восточным Китаем и российским Дальним Востоком, ускорять китайско-российское двустороннее экономическое и торговое развитие и содействовать транснациональным культурным обменам и развитию туризма. В приграничном сотрудничестве мост является связующим звеном, строительство мостов Хэйлунцзян, Тунцзян и Мост шоссе Дуннин будет способствовать совершенствованию китайско-российского приграничного сотрудничества. Улучшение транспортных связей также увеличит туристический трафик обеих сторон.

Канатная дорога через реку является еще одним совместным проектом, который привлекает внимание всего мира. Длина пересекающей пограничную реку канатной дороги, соединяющей российский город Благовещенск и город Хэйхэ, провинция Хэйлунцзян, Китай, составляет 768 метров, а время прохождения одной полосы - не более 5-6 минут. Согласно проекту, когда две линии работают одновременно, в час ее смогут переходить 1800 человек [42].

Проект трансграничной канатной дороги очень полезен для развития приграничного туризма, который станет первой в мире трансграничной канатной дорогой между двумя странами. Ожидается, что канатная дорога будет завершена в 2021 году. В установленное время, в будущем канатная дорога вместе с мостом Хэйлунцзян сформирует новый кластер туризма и отдыха, который привлечет большое количество китайских и российских туристов.

Что касается авиации, то китайская провинция Хэйлунцзян и автономный район Внутренняя Монголия на границе активно расширяются и реконструируют аэропорт. Провинция Хэйлунцзян планирует инвестировать 13 млрд юаней в 2019 году и продолжить строительство второго этапа аэропорта Харбина и строительство новых аэропортов Суйфэньхэ, Цзяинь и Мулань[46]. Внутренняя Монголия, являющаяся важным авиационным узлом на севере Китая, планирует потратить 24 миллиарда долларов на строительство международного аэропорта Хух-Хото Шенгл. Это улучшит пропускную способность воздушного транспорта в приграничных районах, увеличит пассажиропоток и решит прежнюю проблему плохой пропускной способности аэропортовых служб [45].

Реконструкция аэропорта Читы попала в план по модернизации инфраструктуры РФ до 2024 г. финансированием из федерального бюджета в 2,5 млрд. руб. [43]. Планируется не только полностью от реконструировать

аэропорт, но и расширить количество подъездных полос, поскольку имеющиеся не справляются с потоком и создаются постоянные заторы. Существует и необходимость полной реконструкции аэродрома.

В отношении железной дороги Суйфэньхэ-Маньчжурская железная дорога была официально введена в эксплуатацию в конце 2018 года. По словам соответствующего представителя, ответственного за Китайскую железнодорожную корпорацию, 293-километровая высокоскоростная железная дорога является одним из основных строительных проектов китайского «среднесрочного и долгосрочного планирования железнодорожной сети». Проект высокоскоростной железной дороги Хармона протяженностью 250 километров в час является транспортным каналом реки Суйфэньхэ в восточном порту провинции Хэйлунцзян и Маньчжурии в порту Внутренней Монголии.

В июле 2017 года министр развития Дальнего Востока Российской Федерации Александр Галушка подписал Меморандум о взаимопонимании о совместной разработке международных транспортных коридоров «Приморье № 1» и «Приморье № 2» с одним из руководителей Комиссии по развитию и реформам Китая. Среди них проект международного транспортного коридора «Приморье №2», соединяющий провинцию Цзилинь Китая с портом Славянка, портом Зарубино и портом Посьет. Корпорация «Чиньчуаню» считает, что данный проект позволит развить не только торговлю, но и даст новый толчок в развитии приграничного туризма [44]. Шоппинг является одной из основных причин приграничного китайско-российского туризма. Хорошие и быстрые логистические каналы также будут способствовать развитию приграничного туризма.

Главной задачей транспортного сообщения является транспортное сообщение в рамках проекта «Один пояс, один путь», транспортная развязка является необходимым условием для развития сотрудничества в сфере

туризма в приграничных районах. Поэтому и Китай, и Россия сделали улучшение приграничной транспортной инфраструктуры приоритетом. Туризм — это отрасль, на рост и развитие которой влияют многие отрасли. Помимо транспорта, туризм также зависит от гостиничной индустрии и развлечения.

Благодаря международным пятизвездочным отелям, таким как Хилтон, Кемпински и Ритц-Карлтон, которые обосновались в зоне развития Харбина в провинции Хэйлунцзян появилось много вариантов размещения для местных и иностранных туристов, ищущих высококлассные приграничные туры. Отель Manzhouli Matryoshka, открытый август 2017г, является крупнейшим туристическим курортом во Внутренней Монголии, основанный на образе матрешки, высотой 72 метра является одним из самых масштабней их зданий в форме матрешки в мире [47]. Он привлекает большое количество туристов как новая достопримечательность Маньчжурии. В связи с растущим спросом на медицинский и лечебный туризм, Харбин и Цилинь друг за другом успешно построили город горячих источников Хайду и курорт горячих источников Чанбайшань, которые сочетают в одно целое лечебные процедуры и шоппинг. Строительство курорта с горячими источниками обогатило ассортимент туристических продуктов, улучшая условия проживания.

Для отдыха и развлечений Harbin Wanda Travel City — это комплексный коммерческий проект по культурному туризму, объединяющий гостиничную группу, торговый центр, крытый горнолыжный курорт и открытый тематический парк. Wanda Paradise является единственным открытым тематическим парком в Китае на тему русского стиля, принимающим около 20 миллионов туристов каждый год. Чтобы туристы лучше ощущали русскую культуру, в парке работает большое количество российских сотрудников,

которые способствуют развитию туризма на приграничных территориях. Это также обеспечивает россиян, живущих в Китае рабочими местами.

Правительство России также увеличило свои инвестиции в инфраструктуру на Дальнем Востоке. В частности, для проведения саммита АТЭС во Владивостоке в 2013 году был создан крупномасштабный комплексный проект, включающий автодорожный мост, соединяющий остров Русский и конференц-центр, отели, гостиницы и так далее – которые стали символом модернизации и направленности на развитие международных связей российского Дальнего Востока. В плане улучшения дорожной инфраструктуры, были успешно построены высококачественные автомагистрали почти на 1000 километров.

Содействие строительству инфраструктуры является ключом к китайско-российскому сотрудничеству, но в нем еще имеется много проблем. Хотя российский Дальний Восток придает большое значение строительству инфраструктуры, но из-за усложняющейся международной политической и экономической обстановки девальвация российских рублей и резкое падение цен на энергоносители привели к тому, что российская экономика продолжает расти низкими темпами, а инвестиции государства в строительство инфраструктуры на Дальнем Востоке крайне скудные. Исходные базовые условия на Дальнем Востоке и в европейской части России имеют большой разрыв, и инвестиционная среда Дальнего Востока не очень благоприятна, что влечет за собой инвестиционные трудности.

Недостаточное финансирование стало одной из основных проблем низкого развития пограничной инфраструктуры в России. С другой стороны, из-за обесценивания валюты покупательная способность жителей снизилась: с 2014 года количество туристов с Дальнего Востока, посещающих Китай, резко сократилось, а также снизился спрос на транспортные мощности. Из-за этих обстоятельств российскому дальневосточному региону не хватило

финансовых возможностей, чтобы построить международный мост через реку Хэйлунцзян.

А что касается строительства моста Тунцзян, то Сергей Иванов, научный сотрудник Института истории Дальневосточного отделения Российской академии наук, считает, что помешали строительству моста политические препятствия. Сейчас эти препятствия устранены, и Россия уже решила проблему финансирования строительства моста, но ключевой вопрос – что перевозить по этому мосту. Если Россия экспортирует только энергию и сырье в Китай и Китай импортирует продукцию легкой промышленности в Россия, то российский рынок Дальнего Востока крайне ограничен, поэтому невозможно получить хорошие экономические выгоды [48]. С этой точки зрения, одной из ключевых причин отсутствия желания построить мост в России является то, что ожидаемый доход и коэффициент использования моста являются низкими.

В настоящее время наблюдается лучший период в истории китайско-российских отношений. На фоне того, что Китай и Россия придают большое значение активизации и развитию соседних регионов, в новой модели международного сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс и один путь» китайско-российский приграничный регион сможет достичь гармоничного развития и общего процветания.

Таким образом, можно утверждать, сейчас реализуется множество проектов, направленных на оптимизацию и развитие инфраструктуры по обе стороны границы, идет активная работа над разработкой совместных российско-китайских проектов, которые позволят повысить привлекательность для туристов отдельных регионов как России, так и Китая, а также укрепят сотрудничество между двумя странами.

4.3 Перспективные туристические маршруты под эгидой стратегии "Один пояс - один путь"

После введения в Китае инициативы «Один пояс - один путь» значительно расширились туристический обмен и приграничное сотрудничество между странами. Масштабы туризма непрерывно улучшаются, а социально-экономическая эффективность становится все более заметной. Туризм стал связующим звеном для всех примыкающих территорий к концепции «Один пояс - один путь». Сегодня, благодаря углубленному развитию «Один пояс - один путь» и все более тесным обменам между Китаем и Россией, красный туризм становится новой точкой роста сотрудничества между Китаем и Россией в сфере туризма. В настоящее время Китай и Россия запустили пять классических красных туристических маршрутов и совместный международный маршрут красного туризма, в том числе Пекин-Сиань-Лоян-Чжэнчжоу, красная экскурсия по древней столице, Пекин-Далянь, красная экскурсия по пляжу, Шанхай-Ханчжоу-Сучжоу-Нанкин, красная водная экскурсия по Цзяннаню, Шанхай-Чжанцзяцзе-Лушань-Чанша, поездка по городу председателя Мао, Санья-Учжишань - Цюньхай-Ваньнин, Красный тур на морской остров. Красные туристические маршруты России: Москва - Ульяновск - Казань - Санкт-Петербург; Москва - Ульяновск - Самара - Москва; Москва - Санкт-Петербург; Казань - Ульяновск - Самара; Москва - Казань - Ульяновск - Москва. Международный красный туристический проходит от родного города Мао Цзэдуна до поездки на автомобиле по родному городу Ленина.

Красный туристический маршрут также побудил китайско-российский приграничный тур. Сегодня Забайкальский край совместно с Автономным регионом Внутренней Монголии работает над созданием красных туристических ресурсов, развивая международный туризм. В 1920-х и 1930-х годах первые лидеры Коммунистической партии Китая тайно выехали из

Манчжурии на территорию Советского Союза для участия в Шестом национальном конгрессе Коммунистической партии Китая в Москве. Первой остановкой стал Забайкальский край. 25 февраля 1950 года, в качестве последней остановки своего визита в Советский Союз, председатель Мао Цзэдун и премьер Чжоу Эньлай посетили Читу. В 2016 году в Читинском краеведческом музее был открыт выставочный зал «Красный туризм», привлекающий большое количество китайских туристов. А российская сторона указала, что будет продолжать расширять масштаб выставочного зала и подробно рассказывать историю общения между Забайкальским краем и Китаем в течение 400 лет, чтобы китайские туристы могли также отслеживать следы революционных предков, ощущая при этом русские обычаи. В качестве двустороннего проекта Красный туризм привлекает китайских туристов уникальными историческими ресурсами, в то время как Россия привлекает китайских туристов. С момента реализации Проекта Красного Туризма, как одного из красных маршрутов, родной город Мао Цзэдуна, в провинции Хунань принял российских туристов, что на 30% больше, чем в прошлом году.

В настоящее время красный туризм является приоритетным направлением китайско-российского туристического сотрудничества. Расширение приграничных туристических маршрутов должно также развивать маршруты для «туристический тур + внутренний тур» и «осмотр достопримечательностей + шопинг + медицинский тур» для российских туристов в рамках красного туризма. По сравнению с приграничными городами, внутриконтинентальные города обладают более богатыми туристическими ресурсами: сотрудничество с внутриконтинентальными городами может не только увеличить протяженность туристических маршрутов, но и обогатить туристические проекты, одновременно удовлетворяя потребности российских туристов в шоппинге и растущие потребности здравоохранения. Например, можно развивать «Красный

маршрут» КВЖД. Китайско-восточная железная дорога начинается от Маньчжурии на западе, реки Суйфэнь на востоке и Даляня на юге. Коммунистический интернационал помогает китайской стороне и китайским марксистам путешествовать в Китай и Россию по железной дороге Ближнего Востока, между ними сформировался первый транспортный маршрут. Конкретный маршрут этой «красной линии движения» пролегает из Шанхая в Далянь морским путем, затем поездом через Шэньян и Чанчунь в Харбин. Для туристов из России, путешествующих с границы, можно использовать противоположный маршрут. По пути вы можете посетить экономический центр Китая Шанхай и познакомиться с современным Китаем. Будучи прибрежным городом, Далянь отвечает всем необходимым характеристикам для российских туристов, которые любят солнце и пляжи. В последние годы Далянь активно развивает оздоровительный туризм. Харбин является важным железнодорожным узлом. В ранний период большая часть китайской интеллигенции отправилась на учебу в Китай и Россию. Харбин является крупнейшим китайским городом, который помогла освободить Советская Красная Армия, в центре города до сих пор стоит памятник Советской Красной Армии. Можно сказать, что ресурсы красного туризма в Харбине богаты, и это типичный приграничный город в Китае. Хотя это и известно туристам, живущим на российском Дальнем Востоке, все еще очень мало людей с европейской части России знают об этом. Кроме того, данный маршрут чрезвычайно удобен для транспортировки. Шанхай и Харбин имеют несколько прямых рейсов в Россию, что может сократить ненужный бешеный поток для туристов

Но в настоящее время китайский красный туризм по-прежнему имеет много проблем для российских туристов. Пропаганда его в России должна продолжать развиваться. Российский рынок очень большой, но Китаю это еще недостаточно известно. Старшее поколение проживало во времена дружеских

отношений между Китаем и Советским Союзом, оно знает больше о Китае, но уровень понимания Китая у молодого поколения россиян очень низок. Для повышения осведомленности необходимо расширить динамику популяризации в России. Существует нехватка русскоговорящих гидов, некоторые красные туристические достопримечательности еще не оснащены русскоязычными путеводителями, отсутствие эффективного общения экскурсоводов затрудняет всестороннее и глубокое понимание красного туризма в Китае. Персоналу, занимающемуся красными туристическими достопримечательностями, не хватает обучения русской культуре и обычаям, а также не хватает осведомленности в рекламных материалах о живописных местах, существует нехватка табличек с названиями туристических мест. Если российские туристы хотят путешествовать самостоятельно, это может доставить им немало неудобств, поскольку с ростом числа российских туристов, приезжающих в Китай, живописные места для русских туристов должны постепенно заполняться. Красные туристические достопримечательности в основном представляют собой выставки, экспонаты, бумаги дореволюционных времен, предметы обихода и т. д. Форма туристической деятельности относительно проста, как правило, отсутствует развлекательная программа, у туристов прослеживается недостаток сил, степень участия туристов крайне ограничена.

Российско-китайский красный туризм является требованием развития времени, он объединяет политику, образование и оценку. Можно сказать, что «красный туризм» строит новый мост для сотрудничества между Китаем и Россией. С 2014 года Китай превратился в страну- источник гостей из России. В то же время Китай является основным туристическим направлением для российских туристов. Китай и Россия являются крупнейшими соседями. У этих двух стран есть большой потенциал для сотрудничества в сфере красного туризма, их перспективы сотрудничества очень широки.

Заключение

Приграничный туризм очень чувствителен и более уязвим к политике, чем другие виды туризма. В приграничной зоне часто происходят изменения в политике, что является недостатком развития приграничного туризма. Однако гуманитарные и социальные различия двух сторон имеют большую привлекательность друг для друга, и географическое преимущество может привлечь больше туристов. Протяженность границы между Китаем и Россией составляет 4 300 километров, что является хорошей основой для приграничного туризма. На фоне новой политики Китая «Один пояс, один путь», китайско-российское сотрудничество становится все более тесным, а огромный потенциал развития приграничного туризма также способствует экономическому развитию и реструктуризации промышленности в портовых районах двух стран.

В ходе данного исследования автором были выполнены все поставленные перед ним задачи, а именно: рассмотрены факторы приграничного сотрудничества и специфика освоения приграничного туристического пространства; указана история развития российско-китайского приграничного туризма и стратегия «один пояс- один путь»; проанализированы особенности спроса на рынке приграничного туризма России и Китая; определены направления совершенствования приграничного туризма России и Китая; намечены перспективы развития туристических маршрутов под эгидой стратегии «один пояс-один путь».

Наконец, в результате исследования рынка туристических источников на китайско-российской границе можно сделать вывод о том, что для туристов ,на российской границе необходимо развивать направления шопинга и экотуризма, медицинского туризма и спортивного туризма, улучшая при этом режим «шопинг + осмотр достопримечательностей»; Туристические

маршруту необходимо разделить в соответствии с возрастной категорией туриста. Более молодые туристы должны посетить обычные достопримечательности и новые туристические маршруты по шоппингу. Для более пожилых туристов необходимо разработать красный туристический маршрут. В соответствии с политикой «один путь, один пояс», в качестве приоритетного направления китайско-российского сотрудничества проект «Красный туризм» является наиболее перспективным китайско-российским туристическим маршрутом, кроме того, улучшение пограничной инфраструктуры является одной из самых мощных мер по ускорению развития китайско-российского пограничного туризма.

Список используемой литературы

1. Бакланов П.Я, Ганзей С.С. Трансграничные территории: проблемы Устойчивого природ пользования. Владивосток: Дальнаука, 2008. 216с.
2. Корнев В. С. Международные транснациональные и трансграничные Регионы: признаки, особенности, иерархия // Вестник Балтийского фед.университета им.И.Канта. Серия: Естественные и медицинские науки. 2010. №1. С.27-34
3. Вардомский Д.Б. Приграничное сотрудничество на новых и старых границах России // Евразийская экономическая интеграция, №1. 2008.
4. Степанова С. В. Приграничный туризм на северо-западе Российской Федерации: общие тенденции и особенности развития // Балт. рег. 2014. №3. с. 132-144.
5. Осадчая О. П., Ремизов Д. В. Основные формы организации приграничного сотрудничества: монография / Осадчая О. П. – Рубцовск: Рубцовский индустриальный институт, 2013. – 155 с.
6. Всесоюзные туристские маршруты // Курорты. Энциклопедический словарь / Гл. ред. Е. И. Чазов. — М.: Советская энциклопедия, 1983. — с. 420—433.
7. Степанова С. В. Туристский вектор развития приграничных регионов // Балт. рег. 2016. №3. С. 147-163
8. Руженцова А.О. Трансграничный туризм. Опыт и перспективы его перспективы. Санкт-Петербург, 2016. с. 98.
9. Денисенкова Е.Д. Трансграничность как фактор развития туризма: на примере Приморского края

10.Ма Юцзюнь, Суслов Д. В. Туристическое сотрудничество провинции Хэйлунцзян с Россией в приграничных районах // Власть и управление на Востоке России. 2018. № 1 (82).

11.Степанова С. В. Развитие туризма в приграничных российских регионах// Известия ДВФУ. - № 4. -2017. – С. 17–27

12.Васильева А. В. Особенности развития устойчивого туризма в приграничном регионе // Вестник БУКЭП. 2015. №3. С.350-357

13.Зуенко И. Российско–китайское сотрудничество: взгляд из региона// Контрапункт. - №10.-2017.- С.7-9

14.Бляхер Л. Диалог через границу: региональные варианты кросс-культурного экономического взаимодействия // Вестник Евразии. 2003. № 4. С. 93—112.

15.Шлапеко Е.А., Степанова С. В. Современные вызовы для малых приграничных городов // Вестник РУДН. Серия: Экономика. 2018. №3. С. 495-505.

16.Степанова С.В., Шлапеко Е.А. Тенденции развития трансграничной торговли в российско-финляндском приграничье // Балт. рег.. 2018. №4. С. 103-117.

17.Вэнь Ли. Китайско-российское сотрудничество в области туризма//Россия и АТР, 2011. NO.3. С.151-158.

18.Matteo LD, Matteo RD.An analysis of Canadian cross-border travel[J].Annals of Tourism Research,1996.23(1) С.03-122

19.Timothy DJ. Political boundaries and tourism: borders as tourist attraction[J]. Tourism Management,1995,16 С.523-532

20. Ежегодник статистики туризма Китая 2014-2018

21. Zhu Yin Hua. Some ideas on the Construction of Border Tourist Corridor in the Northeast Asia 关于构建东北亚边境旅游走廊的几点设想// Northeast Asia Economic Research. 2018. NO.5 C.33-36

22. Li Ming. Research on the Sino-Russian Border Tourism Development. 中俄边境旅游发展研究//2006.

23. Zhang Mei. Analyses of and Countermeasures on Heilongjiang Province's Tourism Cooperation with Russian in the background of the Belt and Road. 一带一路背景下黑龙江省对俄旅游合作分析与对策建议 //SIBERIAN STUDIES. 2017. NO.5 C.16-20

24. Li Yuan Hui. Tourism Development in the Eastern Border Area of Northeast China 东北东部边境地区旅游发展研究//06.2012.

25. Dai Yan Sen. Research On Sino-Russian Cross-Border Economic Cooperation -Taking Heihe City, Suifenhe city, Dongning county and Hunchun city as subject. 中俄跨境经济合作研究//2012.

26. Liu JiaJie. Based On the "One belt and One road" strategic study on tourism development of the frontier ports in the northeast of China. 一带一路战略下的东北地区边境口岸研究// 2016.

27. Qu TianMing. Development of Border Tourism Regional Cooperation between China and Russian. 中俄边境区域合作发展研究//2015.

28. Sun Yang. Research on tourism development in border areas based on China-russia strategic partnership of coordination. 基于中俄战略协作伙伴关系的两国边境地区旅游发展研究//2013.

29. Long Xue .Research on China-Russian-Mongolia tourism cooperation in

the context of One belt and One Road. 一带一路背景下中俄蒙旅游合作研究 //2018.

30. Zhang Fan. Analysis on the problems and countermeasures of bordertourism cooperation between Heilongjiang province and Russian 黑龙江省与俄罗斯边境旅游合作存在的问题及其对策 //China Venture Capital.2013.NO.4.C 33-34.

31. Zhou Bin, Zhong Lin sheng. Sino-Russian Border River Region Tourism Development Strategy of Heilongjiang Province 黑龙江省中俄界江旅游发展研究//Economic geography.Jun.2013. No.6

32. Wang Xinge, Kong Qinqin, Xi Jianchao. A Review of Border Tourism and Implications 边境旅游研究进展及其启示// Resources Science. Vol.36. No.6 June.2014

33. Han Yinan. Geo-economics and China's geo-economics strategy 地缘经济学与中国地缘经济战略 // World Affairs Press, 2011. 300c. C.15-35.

34. Чжан Гуанжуй. Развитие приграничного туризма в Китае и выбор политики 中国边境旅游与政策选择 //Финансы и торговля экономика,1997.No.3. C.55-58

35. Wang Kun. The Cross-border Cooperation and Spatial Development 跨境地区合作与空间发展// Tsinghua University. June.2014

36. Чэнь Гуйцю. Исследование развития и практики приграничного туризма в провинции Гуанси 广西边境旅游的发展和实践研究//Журнал педагогического колледжа Гуанси.2004.No.2 C.101-104

37. Jin Yanchun. Development of China-DPRK Border Tourism Clusters in Dandong: a Function Theory Perspective 功能视角下丹东中朝边境旅游集聚区发展研究// Journal of Eastern Liaoning University (Social Sciences),Dec.2015. Vol.17. No.6

38. Wu Jianli. Study on the Integration and Expansion of the spatial structure of Tourism Development in Yunnan Border port between China and Vietnam 云南中越边境口岸旅游发展空间结构整合与拓展研究//Yunnan Normal University, 05.2018

39. Feng Gequn, Ding Sibao. Retrospect and Prospect of Cross-Border Cooperation study 边境区合作理论的地理学研究 //World Rectional studies, Mar.2005. Vol.4. No.1

40. Zhao Xinran. Analysis of the Conference on the Development of the Russian East and the Border of China and Mongolia“俄罗斯东部发展与中国、蒙古边境合作”会议探析//SIBERIAN STUDIES, Apr 2010. vol37. No.2

41.[электронный ресурс] <http://mirznanii.com/> - Мир знаний

42. .BIANG // Канатную дорогу Благовещенск-Хэйхэ начнут строить в апреле 2019 года [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://biang.ru/ru/society/kanatnuyu-dorogu-blagoveshhensk-xejxe-nachnut-stroit-v-aprele-2019-goda.html>

43. ТАСС // Врио главы Забайкалья поручил подготовить предложения по реконструкции аэропорта Читы [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/5727665>

44. Россия и Китай подписали соглашение по развитию транспортных коридоров в Приморье [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://primamedia.ru/news/603597/>

45. 呼和浩特盛乐国际机场 [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://baike.baidu.com/item/%E5%91%BC%E5%92%8C%E6%B5%A9%E7%89%B9%E7%9B%9B%E4%B9%90%E5%9B%BD%E9%99%85%E6%9C%BA%E5%9C%BA/13032412?fr=aladdin>

46. 2019 年黑龙江省计划投资 470 亿元进行综合交通运输基础设施建设 [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1626851000927648564&wfr=spider&for=pc>

47 满洲里套娃景区 [Электронный ресурс] Режим доступа:
<https://baike.baidu.com/item/满洲里套娃景区/204640>

48. Исследование состояния китайско-российской пограничной инфраструктуры [Электронный ресурс] Режим доступа:
http://www.sohu.com/a/159596273_225824

49. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]: www.gks.ru (10.04.2019).

50. 中国一带一路官网 // [Электронный ресурс]
<https://www.yidaiyilu.gov.cn/>

Приложение 1

Анкета опроса туристов в приграничном районе провинции

Хэйлунцзян

Здравствуйте, уважаемые друзья!

Меня зовут Дай Сымэн, я — магистратура СПБГУ. В настоящее время я изучаю вопрос о рыночном спросе и предложении туристов в приграничном районе. В этом опросении вам не нужно писать ваше имя, и всем, что вы пишете будут использоваться только как научно-исследовательские материалы. Мы будем анализировать все данные и никакого вреда не принесем вам, поэтому честно пишите ваше положение, пожалуйста.

Опросный человек — Дай Сымэн — магистратура СПБГУ

1. Ваш возраст (выберите один из следующих отлепив и дополните знак “√” в “□” после каждого ответа)

- a. Меньше 14 лет □ b. от 15 до 24 лет □ c. от 25 до 44 лет □
d. от 45 до 64 лет □ e. высшее 65 лет □

2. Ваш пол (выберите один из них) a. мужчина □ Б. женщина п

3. Ваша профессия (выберите один из них)

- a. управляющий работник в предприятии □
b. работники коммерческой сферы □
c. специальный работник / работник по культуре и образованию/научно-технический работник □
d. госслужащий □ e. школьник или студенты □ f. рабочий □
g. Пенсионер □ h. военные □ l. крестьянин □ j. другие ____

4. Ваш уровень образования (выберите один из них)

- a. школа □ Б. средняя школа □ c. высшая школа □
e. институт или университет □ e. аспирантура или высшее □

5. Ваша средняя месячная заплата (выберите один из них)

- a. меньше 1000 юаней □ b. от 1000 до 2000 юаней □
c. от 2001 до 3000 юаней □ d. от 3001 до 5000 юаней □

e. от 5001 до 10000 юаней f. больше 10000 юаней

6. Сколько раз в год вы уезжаете на экскурсию, какими видами транспорта вы пользуетесь на экскурсию? (можете выбрать несколько видов)

a. междугородкой автобус б. поезд с. самолет

d. частная машина e. туристический пароход

7. Какие туристические ресурсы вы любите? (можете выбрать несколько видов)

a. пейзаж гор и воды б. памятники культуры

с. обычай и нравы разных наций

d. культура и искусство e. блюдо и рецепт

f. лечение и сохранение здоровья

g. экскурсия и покупки h. праздничные программы

i. экскурсия по снегу и лесу j. другие виды _____

8. Главные цели вашего уезда

a. для посещения родных и друзей b. по торговым делам

с. для любования пейзажем d. для отдыха и туризма

e. на собрания f. для обмена опытом по физкультуре

g. для здоровья и курортных целей

h. для участия в религиозных церемониях

i. другие цели (объясните, пожалуйста) _____

9. Из какого района или города вы приехали? _____ .

10. Какой вид уезда вы считаете лучше всего (выберите один из них)

a. сам собой b. вместе с друзьями

с. уезд, который организует ваше предприятие

d. уезд организованный туркомпанией

11. Сколько дней продолжился ваш последний уезд? (выберите один из них)

a. один день b. два до трех дней c. четыре до семи дней

d. больше семи дней

12. Обычно в какое время вы путешествуете? (можете выбрать несколько видов)

a. в субботу и воскресенье b. первого Мая c. первого Октября

d. праздник Весны e. будние дни f. летние или зимние каникулы

13. Сколько городов вы побывали в последний турпоход? (выберите один из них)

a. один b. два c. три d. четыре или больше

14. Какое место для отдыха в турпоходе ваш по душе? (выберите один из них)

a. четырехзвездочная или пятизвездочная гостиница

b. трехзвездочная гостиница c. гостиница среднего или нижнего разряда d. в доме родных или друзей

15. Какое питание вы любите? (выберите один из них)

a. роскошные еды b. самобытные блюда c. обычные блюда

d. закусочная e. простое сладкое f. другие (объясните, пожалуйста)

16. Сколько юаней вы собираетесь платить за этот приграничный турпоход?

17. Сколько дней будет длиться ваш турпоход в этот раз? (выберите один из них)

a. один день b. Два дня c. Три дня

d. другие (скажите, сколько дней) _____

18. Это ваш первый приграничный турпоход? (выберите один из них)

a. да b. нет

19. Вы еще будете уезжать на приграничные турпоходы?

a. да b. нет

20. По какой причине вы приезжаете на приграничный турпоход? _____

21. Скажите пожалуйста, какие из следующие виды туризма вы любите? (можете выбрать не сколько видов)

a. природный вид b. исторические наследия

c. зарубежный городской пейзаж

d. обычай и нравы меньших наций

e. отпуск в лес или на озеро

f. покупки самобытные товары и сувениры для памяти

g. другие

22. Чем вы недовольны в приграничном турпоходе? (можете выбрать несколько

видов)

a .плохие условия для ночлега Б. не привык к питанию

c. не хорошо управляют в туристическом районе

d .работники не горячие служат

e .плохие условия транспорта

f .время на дороге слишком длинна

g .однообразное содержание туризма

h .плохие порядок в туристическом районе

i.жители в туристическом районе не дружные

j. другие_____

23. Вы довольны этим приграничным турпоходом? Что вы советуете в связи с развитием приграничного турпохода? _____

На этом кончается наше опрошенные, большое спасибо вам за участие!

Приложение 2

边境地区旅游客源市场需求调查问卷

尊敬的游客朋友：

您好！

我们是圣彼得堡国立大学的研究生，正在做关于边境旅游客源市场需求的研究。本调查不要求您填写姓名，您所填写的内容仅用于学术研究，所有的数据将经过统计处理，不会对您的生活带来任何不便，请根据实际情况填写。您的真诚配合和协助，将对推动边境旅游的进一步发展贡献一份力量。我们对您表示由衷的感谢！

调查人：圣彼得堡国立大学旅游学院研究生戴思萌

1、请问您的年龄（只能选择一种答案，请根据说明在相应选项后面的“□”内打“V”）

- a 14岁及以下□ b 15~24岁□ c 25~44岁□
d 45~64岁□ e 65岁及以上□

2、请问您的性别（只能选择一种答案）

- a 男□ b 女□

3、请问您的职业（只能选择一种答案）

- a 企事业单位管理人员□ b 商业销售人员□ c 专业/文教/科技人员□ d 公务员□
e 学生□ f 工人口 g 离退休人员□ h 军人□ i 农民□ j 其他_____

4、请问您的受教育程度（只能选择一种答案）

- a、小学□ b、初中□ c、高中□ d、大学□ e、硕士或以上□

5、请问你的平均收入为（只能选择一种答案）

- a、1000元以下□ b、1000~2000元□ c、2001~3000元□ d、3001~5000元□ e、5001~10000元□ f、10000元以上□

6、请问您一年外出旅游 次，您外出旅游所用的主要交通方式是（可选多种答案）

a 长途汽车□ b 火车□ c 飞机□ d 自驾车□ e 游船□ 7、您喜欢哪种类型的旅游资源（可以选多种答案）

- a 山水风光□ b 文物古迹□ c 民俗风情□ d 文化艺术□ e 饮食烹调□

f 医疗保健口 g 旅游购物口 h 节庆活动口 i 冰雪旅游口 _____ j 其他 8、您外出旅游的主要目的是（可以选多种答案）

a 探亲访友口 b 商务口 c 观光游览口 d 休闲度假口 e 会议口

f 文体交流口 g 健康疗养口 h 宗教朝拜口 _____ i 其他（请说明：）

9、请问您来自哪个地区或城市？

10、您喜欢的出游方式是（只能选择一种答案）

a 个人出游口 b 亲朋结伴口 c 单位组织口 d 旅行社组织

11、您最近一次外出旅游持续的时间是（只能选择一种答案）a 1 天口 b 2~3 天口
c 4~7 天口 d 7 天以上口

12、如果您打算出游的话，通常安排在什么时间？（可以选多种答案）

a 双休日 b “五一” 口 c “十一” 口 d 春节 口 e 平常日 口 f 寒暑假口 13、您最近一次旅游中游览的城市数为（只能选择一种答案）

a 1 座口 b 2 座口 c 3 座口 d 4 座或以上口

14、您倾向于选择怎样的住宿条件？（只能选择一种答案）a 四、五星级宾馆口 b 三星级宾馆口 c 中低档宾馆、招待所口 d 本地亲友家口

15、您希望被提供怎样的饮食条件？（只能选择一种答案）a 豪华型宴席口 b 特色菜肴口 c 家常便饭 d 快餐口 e 简易点心 口 f 其他（请说明：）

16、您此次边境游的总花费大约 元。

17、您此次边境旅游持续的时间将是（只能选择一种答案）a 一天 口 b 两天
c 三天口 d 其他

18、您是第一次参加边境游吗？（只能选择一种答案）a 是口 b 否口

19、您还会再来边境地区旅游吗？（只能选择一种答案 a 是口 b 否口

20、是什么原因吸引您来参加边境旅游

21、请问您对下列哪些边境旅游项目比较喜欢（可以选多种答案）a 生态自然景观口
b 文物历史遗存口 c 异国城市风光口 d 少数民族风情口 e 湖泊森林休闲度假口 f 特色商品及纪念品购买口 g 其他

22、您认为边境旅游存在哪些让您不满意的地方（可以选多种答案）a 住宿条件差口
b 饮食不习惯口 c 景区管理不规范口 d 服务人员不热情口 e 交通状况差口 f 旅途时间长口 g 旅游项目内容单调口 h 旅游地社会治安差 口 i 旅游地居民不友好 口
j 其他

23、您对此此次边境游满意吗？您对边境旅游的开展有何意见和建议：

