

УДК 332.122 (511)

У Хао, Янь Тао

Пилотная зона Чанчунь – Цзилинь – Тумэнь: новая модель открытости и освоения приграничных регионов

Changchun – Jilin – Tumen Pilot Zone:
A New Initiative for the Development and Opening up of Border Area

Утверждение Госсоветом Китая создания пилотной зоны Чанчунь – Цзилинь – Тумэнь является не только шагом в направлении дальнейшего вовлечения страны в региональное сотрудничество в Северо-Восточной Азии и активизации процесса восстановления старых промышленных баз северо-восточного региона, но и попыткой апробировать новый режим освоения и открытости приграничных территорий.

Ключевые слова: Пилотная зона Чанчунь – Цзилинь – Тумэнь, модель развития, содержание развития, региональное сотрудничество, международный координационный механизм



Approval of “Changchun – Jilin – Tumen Pilot Zone” by the State Council is not only a initiative for China to participate in the regional cooperation of Northeast Asia, and to revitalize the old industrial bases of the northeast region; but also an attempt to explore a new mode for development and opening up of border area.

Key words: Changchun – Jilin – Tumen Pilot Zone, mode of development, content of development, regional cooperation, international coordinating mechanism

Постепенное расширение освоение приграничных городов Китая и расширение всесторонней открытости прилегающих районов страны происходило в течение более чем тридцатилетнего периода реформ, особенно с 90-х годов XX века. Если сравнивать уровни освоения внутриконтинентальных приграничных регионов и прибрежных юго-восточных провинций с проведением предварительного сопоставления уровня жизни всех слоёв общества, то между этими регионами ещё существует значительная разница. Последовательное изучение подходящей новой модели расширения открытости приграничных регионов, стимулирующую

У ХАО, сотрудник Центра изучения Северо-Восточной Азии при Цзилиньском Университете (г. Чанчунь, КНР)

ЯНЬ ТАО, сотрудник Академии изучения Северо-Восточной Азии при Цзилиньском Университете (г. Чанчунь, КНР)

Перевод – Кондратенко Галина Викторовна – м.н.с. Отдела востоковедения ИИАЭ ДВО РАН.

щей быстрое развитие этих территорий, по-прежнему является одной из самых трудных задач, стоящих перед экономическим строительством в Китае. Недавно Госсовет КНР опубликовал «Программный перспективный план развития сотрудничества в регионе Тумэньцзян – Пилотная зона Чанчунь – Цзилинь – Тумэнь». Этот план был разработан с целью повышения роли региона Тумэньцзян в национальной стратегии, поскольку Китай активно участвует в региональном сотрудничестве в Северо-Восточной Азии, последовательно инициирует новые действия для возрождения старой промышленной базы Северо-Востока страны, и одновременно апробирует и изучает модель расширения открытости прилегающих территорий. В основном тексте документа намечено создание пилотной зоны Чанчунь – Цзилинь – Тумэнь (ЧанЦзиТу) как воплощение инновационной модели расширения открытости. Ниже приведён анализ нескольких первых пунктов этого «Плана».

1. Модель открытости: от открытости ключевых приграничных городов к открытости, связывающей прилегающие и внутренние территории.

После окончания холодной войны проблема обеспечения безопасности границ для КНР отошла на второй план. Стало очевидно стремительное возникновение внутренних и внешних условий для быстрого освоения и открытости приграничных регионов. Исходя из этих обстоятельств, в начале 90-х годов XX века Госсовет КНР объявил города Хэйхэ, Суйфэньхэ пров. Хэйлуцзян, город Хунчунь пров. Цзилинь, города Маньчжоули, Эрэн-хото во Внутренней Монголии, города Инин, Болэ и Тачэн в Синьцзян-Уйгурском автономном районе, города Пинсян и Дунсин в Гуанси, города Хэкоу и Жуйлин в пров. Юннань, город Даньдун в пров. Ляонин (всего 14 приграничных городов) открытыми, предоставив им право вести внешнюю торговлю на уровне провинции и разрешив самостоятельно определять участки для создания районов приграничного экономического сотрудничества. В районах приграничного сотрудничества планировалось и осуществлялось строительство и разворачивалась хозяйственная деятельность, проводилась многоплановая поддерживающая политика, включающая предоставление ссуд, налоговые преференции и возвращение финансовых квот. Кроме того, постепенно сформировалась приграничная модель открытости (приграничный пояс открытости) с ключевыми приграничными городами и сформированными вокруг них районами приграничного экономического сотрудничества. По прошествии 20 лет эволюции ключевая модель освоения и открытости путём развития узловых приграничных городов достигла определённого прогресса, к тому же эта модель сыграла важную роль в сохранении социальной стабильности в приграничных регионах. Если говорить конкретно, то показательны три момента. 1. В приграничных городах идёт ускоренное масштабное строительство, и это зримо меняет их облик в лучшую сторону. До принятия стратегии приграничного сотрудничества абсолютному большинству городов не хватало инвестиций в строительной сфере и поэтому их инфраструктура и облик были в крайне изношенном состоянии. С началом реализации стратегии открытости поток инвестиций в капитальное строительство непрерывно возрастает. Например, в период 1992 – 2006 гг. сумма постоянных вложений в капитальное строительство города Хуньчуня достигла 1 млрд. 290 млн. долл., коренным изменениям подверглись системы коммуникаций, водоснабжения и энергетики, и с этого момента началось превращение отсталого городка в современный приграничный город [1, с. 172-189]. 2. Приграничная торговля играет важную роль в ускоренном развитии торгово-экономической деятельности, так как торгово-экономические связи с соседними государствами становятся всё

более тесными. Торговая деятельность приграничных регионов занимает особое место во внешней торговле Китая, разница в удельном весе такой торговли среди трёх провинций страны – Синьцзян, Внутренняя Монголия и Хэйлунцзян, – достигла 70, 40 и 30%, и большая часть торговых операций осуществлялась в ключевых приграничных городах. Например, в 2008 г. экспорт г. Суйфэнхэ составил 350 млн. 400 тыс. долл., оборот приграничной торговли составил 210 млн. 300 тыс. долл., разница в суммарном обороте между провинцией Хэйлунцзян и Россией и в приграничной торговле в целом составили 32 и 64,4% [2]. 3. Экономическое развитие приграничных территорий является важным условием сохранения социальной стабильности этих территорий. Из 14 городов, объявленных в 90-е гг. XX века открытыми, 11 является районами совместного проживания национальных меньшинств. В течение долгого времени, принимая условия природной среды, базу экономического развития, экологическую обстановку в соседних странах, экономика регионов проживания национальных меньшинств сознательно консервировалась, а уровень жизни населения был очень низким. С принятием стратегии приграничной открытости, многие приграничные города оказались заинтересованы в ускоренном развитии близлежащих (окрестных) территорий. В свою очередь, ускоренное социально-экономическое развитие способствовало сплочению национальных меньшинств в этих районах и сохранению социальной стабильности.

В целом можно отметить, что ключевые приграничные города стали ядром модели освоения и открытости, они играют важную роль в росте благосостояния населения, сохранении стабильности и укреплении добрососедских отношений с соседними странами. Несомненно, что ограничения этой модели открытости в ближайшее время станут очевидными. Самыми важными пунктами ограниченности являются три показателя: 1. Как правило, приграничные города небольшие и им очень трудно эффективно аккумулировать ресурсы для экономического развития с целью превращения в сильный региональный экономический центр. Конечной целью создания приграничных городов и районов приграничного экономического сотрудничества является предельный рост экономического потенциала близлежащих территорий, но реальная ситуация показывает, что маленьким и средним приграничным городам очень трудно за короткое время накопить экономические ресурсы и привлечь рабочие руки (мигрантов), поэтому потенциал социально-экономического развития этих районов ограничен. 2. Производственная база этих территорий очень слабая и очевиден недостаток потенциала для переноса производства. Несмотря на то, что каждый приграничный город и район сотрудничества ускоренно развивают производство и экспортируют всё необходимое для его развития, считать их ключевыми пунктами модели открытости нельзя. Они создают экспортные районы переработки (толлингвая торговля 1) с налоговыми преференциями и с привлечением торгового капитала, но в целом очевидно, что результаты реализации каждого пункта этой стратегии не ясны; имеет значение, что большая часть земельных участков в приграничных районах сотрудничества приобретает и долгое время не используется, а некоторые районы ещё выступают против индустриализации [3]. 3. Некоторые приграничные города и районы приграничного сотрудничества из-за недостаточной поддержки внутри государства и из-за трудностей с эффективным продвижением сотрудничества с соседними странами оказываются в состоянии «экономики изолированного острова». В этом отношении нагляден пример города Хуньчунь и прилегающего к нему района экономического сотрудничества. Несмотря на то, что Хуньчунь пользуется преференциями в рамках трёх программ – стратегии открытости приграничных

городов, программы освоения и открытости западных регионов Китая и проекта развития районов проживания национальных меньшинств, его экономические связи с территориями центрального Китая, такими как Чанчунь, Цзилинь и Яньцзи, очень слабые и отношения с соседними государствами тоже не столь оживлённые, а так как издержки межгосударственных торговых операций сравнительно высокие, то в результате промышленное развитие этого региона сталкивается с большими трудностями [4].

Принимая во внимание вышеуказанные факторы ограничения развития и учитывая, что ключевые приграничные города и районы экономического сотрудничества играют главную роль в модели освоения окрестных регионов, нужно эффективно преодолевать трудности в освоении этих территорий. В сложившихся обстоятельствах многие регионы ищут новую модель освоения и открытости. Например, г. Маньчжоули предложил новый путь освоения и открытости – «экспериментальная зона приграничной открытости» [5]. Город Муданьцзян тоже выдвинул предложения о разработке пилотной зоны приграничной открытости с целью расширения освоения Муданьцзяна и окрестных территорий посредством создания пояса открытости вдоль шоссе 301. Суйфэнхэ и Дунин – два города, обеспеченные сильной поддержкой, вместе занимаются развитием открытости приграничных и внутренних районов [2].

Создание национальной пилотной зоны освоения и открытости Чанчунь – Цзилинь – Тумэнь (ЧанЦзиТу) в большой степени зависит от решения многих проблем, с которыми сталкиваются эти районы и от необходимости реализации инновационного развития приграничных регионов. В соответствии с базовым курсом, выдвинутым в плане развития пилотной зоны Чанчунь – Цзилинь – Тумэнь, постепенное социально-экономическое развитие двух крупных городов – Чанчуна и Цзилиня и повышение их внешнего потенциала может сформировать сильную внутреннюю поддержку развитию региона Тумэньцзян, и впоследствии эффективно стимулировать освоение и открытость соседних территорий. В свою очередь расширение открытости региона Тумэньцзян, в особенности успешное продвижение создания международных магистралей также может повысить статус экономического региона Цзилинь – Чанчунь на Северо-Востоке Китая и в Северо-Восточной Азии, что в свою очередь, будет способствовать развитию городов Чанчуна и Цзилиня. В реализации совместного освоения экономического района Чанчунь – Цзилинь и региона Тумэньцзян самым важным является интеграция Чанчуна, Цзилиня и региона Тумэньцзян, чтобы они выступали в качестве единого района международного экономического сотрудничества. Это может привести к снятию ограничений в развитии сотрудничества в освоении региона Тумэньцзян, включая автономный округ Яньбянь и город Хунчунь, и от комплексного развития региона к ускоренному освоению окрестных территорий.

Создание пилотной зоны открытости Чанчунь – Цзилинь – Тумэнь может не только решить проблемы развития экономических кластеров провинции Чанчунь и проблемы развития связанных с ними близлежащих территорий, но и будет способствовать ускорению освоения внутренних районов приграничных провинций и содействовать изучению накопленного опыта существования новой модели.

2. Содержание открытости: от экономики пропускных пограничных пунктов к комплексному развитию производства и оптимизации его пространственного размещения.

Говоря об экономике пунктов въезда в страну, нужно отметить, что приграничные пункты въезда в особых районах обладают преимуществами в ведении экономической деятельности. Если говорить конкрет-

нее, то среди приграничных регионов пункты въезда в страну занимают важнейшее место в каждом из перечисленных ниже видов деятельности: приграничная торговля, трансграничный туризм, экспертиза товаров, перемещение товаров через границу для участия в выставках, перевозка грузов и людей, банковские переводы, гостиничный сервис, индустрия питания и др. Начиная с 90-х годов XX века от экономического роста приграничных районов, в особенности приграничных городов, и особенно от развития приграничной торговли большую часть прибыли получили пункты въезда в страну. Например, г. Суйфэнхэ в пров. Хэйлунцзян и г. Маньчжоули в автономном районе Внутренняя Монголия являются примерами этой модели расцвета приграничной торговли.

Этот компонент будет долго оставаться главным содержанием освоения и открытости приграничных регионов и особенно приграничных городов. Но стоит обратить внимание, что, опираясь только на развитие экономики пунктов въезда, невозможно достичь эффективного и всестороннего развития окрестных территорий. Необходимо выяснить причину такого явления характерного для приграничной торговли современного Китая как «южный товар – северный сбыт», т. е. приграничные города экспортируют товары, большая часть которых привезена из юго-восточных приморских провинций, а не произведена на местных предприятиях, и особенно эта ситуация характерна для пунктов въезда в страну. Согласно данным статистики, доля местной продукции в экспорте пров. Хэйлунцзян не достигает и 1/3, а 2/3 экспорта – это продукция других регионов, особенно высока доля юго-восточных приморских провинций [5]. В экспорте Синьцзяна доля внешней продукции тоже высока, эта ситуация подробно описана в детальном докладе, посвящённом развитию Жуйлиня. В этом докладе подробно описана типичная ситуация с «Приграничным отелем», который в 1991 г. начал принимать гостей и делать закупки товаров для стран СНГ. С развитием приграничной торговли этот отель стал комплексным предприятием внешней торговли и услуг – сейчас он представляет собой отель, торговый центр и склад и стимулирует развитие индустрии питания и развлечений. Основным видом хозяйствования этого отеля в городе-пункте въезда в страну стал экспорт одежды, шапок и обуви, причём 95% товаров произведена во внутренних районах, что является специфической чертой производства в Синьцзяне – автономном районе проживания национальных меньшинств [6]. Очевидно, что хотя экономика пунктов въезда в страну играет важную стимулирующую роль в росте экономики окрестных районов, особенно в развитии сферы услуг, но их эффективность в развитии современного производства не ясна.

Таким образом, в ближайшее время будет всё отчётливее проявляться ограниченность пространственного фактора в развитии приграничной торговли. Главные ограничения проявляются в трёх нижеследующих аспектах. 1. Вслед за постоянным снижением ставок таможенных пошлин постепенно произойдёт уменьшение налоговых преференций, которыми пользовалась приграничная торговля, а главным изменением станет нарастающая тенденция делать заказы на закупку экспортных товаров на месте их производства. Эта проблема постепенно проявится для юго-западных приграничных регионов. Вслед за созданием торговой зоны между КНР и АСЕАН и взаимной ликвидацией таможенных барьеров и отменой таможенных пошлин, уменьшаются, а скоро и совсем исчезнут, налоговые преференции при ведении внешней торговли. 2. Относительное снижение темпов экономического роста в соседних государствах и приграничных регионах, сравнительной небольшой масштаб предприятий, занимающихся этой деятельностью, возможное снижение платёжеспособности, примитивная инфраструктура пограничных

пунктов въезда в страну и их низкая пропускная способность – все эти факторы непосредственно ограничивают развитие приграничной торговли. Например, российские предприятия при экспорте своих товаров в Китай требуют заранее выплачивать их полную стоимость, но при импорте из Китая производят платежи только после получения товара. С одной стороны, это увеличивает себестоимость производства для китайских предприятий (в стоимость включаются издержки), с другой стороны – возникают конфликты по поводу задолженности и это увеличивает риски китайских предприятий. 3. У средних и мелких предприятий и индивидуальных хозяйств, ведущих внешнеэкономическую деятельность, масштаб деятельности сравнительно небольшой, уровень качества товаров невысокий и низкий потенциал адаптации к изменениям, происходящим на рынках соседних стран. Проблема низкого потенциала предприятий, занимающихся внешнеэкономической деятельностью, проявляется именно после неблагоприятного сценария развития событий в экономике соседних стран.

Исходя из вышеописанных факторов и, несмотря на то что экономика пунктов въезда в страну выполняет функции первопроходца в развитии открытости близлежащих районов, её роль в дальнейшем развитии экономики приграничных районов имеет чёткие ограничения. Поэтому для будущего курса освоения и открытости приграничных территорий следует не только продолжать стимулировать и поддерживать развитие экономики пунктов въезда в страну, но и следует как можно быстрее связать освоение и пространственные преимущества размещения производства. В этом случае государство вместе с региональными администрациями изучает новую модель и новый способ производственной открытости. Например, в апреле 2009 г. Госсовет обнародовал план создания в Суйфэньхэ комплексной беспошлинной зоны. Эта зона в Суйфэньхэ является шестой подобной зоной в Китае и первой и пока единственной приграничной внутриконтинентальной комплексной беспошлинной зоной. Такие зоны в Китае – это самый высокий уровень внешней открытости, с самой быстрой операционной системой и самой масштабной политикой предоставления преференций. Строит комплексную зону Суйфэньхэ самостоятельно, но город надеется заручиться особой политической поддержкой, повысить уровень открытости всего региона Суйфэньхэ и продвинуть комплексное освоение и развитие производства в своём регионе. Всё это делается чтобы, развивая экспортно-импортную торговлю и беспошлинную обработку товаров, организовывая промышленные выставки, вывести экономический рост этого приграничного региона на качественно новый уровень. В г. Муданьцзян тоже избрали новый подход к интеграции источников городских финансов, оптимизации производственной структуры и ускорению развития производственного комплекса, были выдвинуты пять предложений – создать базу обрабатывающей промышленности, базу для экспортно-импортной обработки товаров с Россией, базу по аккумулярованию российско-северокорейско-китайских трансграничных инвестиций, базу зимнего и загородного отдыха и базу экологичного сельского хозяйства. Задачами создания пяти баз являются полное использование преимуществ географического положения региона, ускорение комплексного освоения и промышленного развития и всестороннее развитие экономики и одновременно закладывание фундамента для перехода экономики пункта въезда в страну на новый уровень [2].

Результаты создания комплексных беспошлинных зон в приграничных городах-пунктах въезда в страну мотивируют одних следовать их примеру открытости производства, а других – продолжать изучать эту модель. Раньше приграничные регионы демонстрировали несколько

позитивных примеров стимулирования промышленного освоения региона, но в настоящее время, исходя из ситуации слабости их собственной промышленной базы и недостатка поддержки, перспективы промышленного освоения приграничных регионов нельзя назвать оптимистичными. В 90-х годах XX века приграничная торговля между Синьцзяном и странами СНГ развивалась очень быстро, но, хотя несколько предприятий и индивидуальных предпринимателей инвестировали средства в расширение производства, большая часть инвестиций не дала ожидаемого результата, а остальные вообще не дали никакого эффекта. Исследуя причины и опираясь на конкретные случаи, в детальном докладе о Жуйлине эта ситуация описана очень показательно. Несмотря на то, что в приграничных районах есть источники сырья для производства одежды и обуви и единичных деталей, в провинциях Цзянсу и Чжэцзян сформированы производственные цепочки, основанные на разделении труда и это приводит к тому, что при производстве товаров есть возможность выбора источников сырья и гибкой системы ценообразования. В итоге это приводит к тому, что здесь достигаются самые благоприятные условия производства, притом, что стоимость товара вместе с затратами на его перевозку ниже, чем стоимость тех товаров, которые произведены в Синьцзяне [6].

Принимая во внимание вышеизложенную ситуацию, приграничным регионам необходимо в полной мере учесть опыт рационального пространственного размещения производства в тех регионах. В плане создания пилотной зоны Чанчунь – Цзилинь – Тумэнь обращено внимание на эту проблему и это выражено в регламенте оптимизации размещения производства. 1. Исходя из выгодного расположения г. Хуньчунь, отдавая приоритет и определяя его роль как «окно внешней открытости», здесь следует развивать обработку экспортных товаров, инвестиционную открытость, производственный сервис, логистику, трансграничный туризм и т. д., то есть всего того, что соответствует развитию производственных преимуществ Хуньчуна. 2. Исходя из выгодного расположения автономного округа Яньбянь, акцентируя его роль как «проводника» (связующего звена) и учитывая потенциал земельных ресурсов Чанчуна и Цзилиня, здесь следует развивать обрабатывающую промышленность, высокотехнологичное производство, логистику и туризм. Это в полной мере учитывает особое расположение района Яньлуньту, сохранение людских ресурсов, потенциал научно-технического освоения и развитие производства. 3. Исходя из выгодного расположения экономического района Чанчунь – Цзилинь и учитывая непосредственную роль внутренних районов в создании пилотной зоны, здесь необходимо создание зоны комплексного промышленного освоения и главного пункта экономической конструкции региона, в котором должны развиваться автомобилестроение, нефтехимическая промышленность, пищевая и лёгкая промышленность, производство фотоэлементов, металлургия, производство оборудования и т. д. Все эти отрасли промышленности можно разместить в двух городах – Чанчуне и Цзилине, это повысит уровень производственной структуры и активизирует процессы развития Яньбяня и Чаньчуна, постепенно вовлекая в процесс развития и перемещения производства города, связанные с Яньбяньским автономным округом. Впоследствии сформируется модель размещения производства, в которой сотрудничество двух городов Чаньчуна и Цзилиня будет основано на разделении труда, и это в конечном итоге даст новый импульс освоению близлежащих территорий.

Новое всестороннее исследование комплексного промышленного освоения и оптимизации размещения производства в пилотной зоне ЧанЦзилиньТу можно использовать не только для развития экономики

этих регионов, но можно учесть этот опыт и не повторить ошибок, которые происходили при создании зон комплексного промышленного освоения в других приграничных регионах.

3. Региональное сотрудничество: от участия и продвижения международного сотрудничества к созданию единой стратегии сотрудничества внутри государства и между странами.

С принятием стратегии развития приграничных регионов, государство само активно участвовало и продвигало региональный аспект сотрудничества с соседними странами, прямо обозначая приграничные регионы как центры внешней открытости. Например, пров. Юннань, надеясь напрямую установить сотрудничество с компаниями города Ланьцаньцзяна с целью повышения открытости приграничных городов провинции; в провинции Хэйлунцзян города Хэйхэ, Суйфунхэ и Дуннин имеют прямые связи с российскими регионами и играют роль центров регионального сотрудничества. Регион Тумэньцзян тоже занимает важное место в развитии регионального сотрудничества между государствами, особенно активно показывая сотрудничество с соседними регионами России и КНДР, сотрудничество в создании большой трансграничной магистрали между Китаем и Монголией и строительстве трансграничной торгово-экономической зоны. Напрямую развивают и активно стимулируют межгосударственное сотрудничество Яньбяньский автономный округ и город Хуньчунь в провинции Цзилинь.

При признании высокой степени важности продвижения регионального сотрудничества с соседними странами, возникают очевидные контрасты, например приграничные регионы, развивая внешнюю открытость, мало обращают внимания на региональное сотрудничество внутри государства. Это демонстрируют три основных показателя. 1. Вышеприведённый анализ показывает, что в модели открытости приграничных городов и районов приграничного экономического сотрудничества отсутствует кооперация между приграничными и внутренними территориями в разделении труда, а в продвижении расширения открытости приграничных регионов отсутствует аспект комплексного регионального развития. 2. При развитии многопланового регионального международного сотрудничества возникает конкуренция между приграничными регионами соседних стран, между приграничными городами, которые не являются партнёрами, и даже между регионами-партнёрами, развивающими всестороннее сотрудничество – существует проблема взаимной острой конкуренции. Например, провинции Хэйлунцзян и Цзилинь развивают трансграничное экономическое сотрудничество с Россией, регион Тумэньцзян является важным посредником в создании международной магистрали, и поэтому провинции Хэйлунцзян и Цзилинь должны координировать свои действия и вместе двигаться вперёд. На самом деле, между этими двумя провинциями, также как и между городами Суйфэнхэ и Хуньчунь очень мало общего для совместного участия в обсуждении регионального сотрудничества в Северо-Восточной Азии и мало координации и взаимопонимания по вопросам открытости региона Тумэньцзян. 3. Во внутренних районах очень остро стоит проблема взаимного отчуждения местных администраций и процесс региональной интеграции серьёзно затягивается. В последнее время всё чаще звучат призывы к ликвидации разделения между региональными рынками и продвижению региональной экономической интеграции внутри страны и уже проводятся мероприятия по интеграции северных приморских регионов – дельты реки Янцзы, дельты реки Чжунцзян (Жемчужная) и региона Пекин – Тяньцзинь – провинция Хэбэй. Но мероприятия, направленные на интеграцию между местными администрациями всех уровней в подчинённых районах внутренних приграничных провинций

ещё редки, коммуникационная инфраструктура между ними не налажена, экономическая и социальная политики не скоординированы, в привлечении инвестиций существует острая конкуренция.

Приграничные регионы, в полной мере используя своё выгодное географическое положение, постоянно расширяют региональное сотрудничество с соседними странами и это является одним из путей расширения открытости и экономического развития, хотя приграничные регионы зачастую достигают разных результатов. Необходимо отметить, что политика регионального сотрудничества направлена только на переоценку международного регионального сотрудничества и пренебрежение регионального сотрудничества внутри государства, и порочность этой практики очевидна. Говоря конкретнее, у этой ущербной политики есть три показателя. 1. Невозможно создание индивидуального для каждого региона комплекса конкурентных преимуществ. В прошлом, эксперты при анализе региональных конкурентных преимуществ стремились рассматривать каждый регион отдельно, а сейчас сравниваются абсолютные и относительные запасы экономических источников регионов в целом. На самом деле любой регион не является единым целым, пространственное размещение экономических объектов внутри региона очень сильно отражается на конкурентных преимуществах этой территории. Например, в 90-е гг. XX века шло ускоренное развитие и повышались конкурентные преимущества районов в дельте реки Янцзы, и с целью получения выгоды Шанхай и пров. Чжэцзян и Цзянсу создали взаимозависимую систему разделения труда. Для создания конкурентных преимуществ внутренним провинциям тоже необходимо укреплять взаимное сотрудничество и координацию. 2. Невыгодно формирование тесного сотрудничества между приграничными провинциями и сравнительно хорошо развитыми внутренними провинциями и городами. Некоторые исследователи, проводя сравнительный анализ выгодности географического расположения, промышленной базы и источников природных ресурсов регионов в дельтах рек Янцзы и Чжунцзян и западных регионов, приходят к выводу, что выбор места расположения для развития экспортоориентированного производства и их сравнительные преимущества находятся в полном противоречии друг с другом, и остаётся только надеяться, что ситуацию можно исправить с помощью привлечения внешних инвестиций в коммерцию и производство, кроме того, в восточных регионах стоимость интеграции коммерческих цепочек ниже, чем в западных [7]. Некоторые учёные, проводя эмпирические исследования, показывают, что экономика в западной части страны развивается быстро, а строительство коммуникаций приведёт к установлению связей между западными регионами и экономическими развитыми восточными регионами [8]. Но приграничные регионы не придают значения отношениям и сотрудничеству с внутренними экономически развитыми регионами и это может серьёзно отразиться на их экономическом росте. 3. Невозможно активно продвигать международное региональное сотрудничество. С началом реформ открытости, приграничные регионы Китая и особенно приграничные города активно продвигали региональное сотрудничество с соседними государствами, но сейчас, говоря откровенно, их результаты далеки от идеала. В четвертой части данной статьи проведён анализ причин их неудач. Но если приграничные регионы и города укрепляли сотрудничество, согласовывая вопросы регионального взаимодействия с местными администрациями, то план сотрудничества составлялся в регионе и у него были шансы получить поддержку центральных правительств всех стран-участниц.

Поэтому, при расширении открытости приграничных регионов следует придавать значение не только международному регионально-

му сотрудничеству с соседними государствами, но необходимо повышать уровень межрегионального сотрудничества и внутри страны. При создании пилотной зоны Чанчунь – Цзилинь – Тумэнь планируется расширить границы открытости региона Тумэньцзян от Яньбяньского автономного округа до г. Хуньчунь, подразумевается, что не только города Чанчунь и Цзилинь и Яньбяньский автономный округ составят единый комплекс освоения, но и усилится региональное сотрудничество внутри страны на трёх уровнях. 1. Установление органичных связей между зоной Чанчунь – Цзилинь – Тумэнь и внутренними регионами провинции Цзилинь. В соответствии с планом строительства пилотной зоны Чанчунь – Цзилинь – Тумэнь, её создание приведёт к постепенной оптимизации размещения производства и разделения труда между пилотной зоной и южными, северными и западными районами пров. Цзилинь, к рациональным мероприятиям по строительству трансграничных дорог и инфраструктуры. И тогда повышение консолидированного внутреннего потенциала и накопленного внешнего приведёт к обоюдному развитию всех частей пров. Цзилинь. Одновременное усиление комплексного хозяйствования в регионе реки Сунхуа (Сунгари) и интеграция Чанбайшаня в систему бережного экологичного хозяйствования приведёт к формированию в масштабах провинции рациональной, последовательной и экологичной структуры открытости. 2. Скоординированное развитие пилотной зону освоения и открытости Чанчунь – Цзилинь – Тумэнь и всех северо-восточных провинций страны. В плане создания пилотной зоны Чанчунь – Цзилинь – Тумэнь также в полной мере показана важность укрепления сотрудничества с Ляонином, Хэйлуцзяном и Внутренней Монголией. В регионе формируются интеграционная инфраструктура, рациональное размещение промышленности и система разделения труда, возрастает роль интеграции, которая обеспечивает обоюдную выгоду новой структуры освоения и открытости. В связи с этим обостряются проблемы объединения коммуникационных сетей, сотрудничества приморских и внутренних (речных) портов, энергетической кооперации, строительства системы водоснабжения, система разделения труда в промышленности и т. д., и в плане чётко определены основные пункты транспроvincialного сотрудничества. 3. Углубление сотрудничества между пилотной зоной Чанчунь – Цзилинь – Тумэнь и приморскими восточными провинциями. В Китае восточные провинции являются регионами экономической мобилизации всей страны, этот регион обладает преимуществами в привлечении инвестиций, технологий и кадров и развитии пилотных зон экономической взаимодополняемости. Укрепление экономического взаимодействия с восточными прибрежными провинциями, ускорение создания межпровинциальной зоны сотрудничества – важного района привлечения зарубежных инвесторов и мировых брендов, перемещение производства между регионами может привести к активной циркуляции коммерческих цепочек между пилотной зоной и ключевыми пунктами восточных приморских провинций, эффективно стимулировать развитие экономики провинции Цзилинь и расширить региональное сотрудничество в районе Тумэньцзян. Планирование регионального сотрудничества открытого района Чанчунь, открытого района Цзилинь, приграничного региона экономического сотрудничества Хуньчунь и района сотрудничества в прибрежной восточной части страны привело к возникновению многих конкретных соображений.

Вышеописанная ситуация показывает, что пилотная зона расширения сотрудничества Чанчунь – Цзилинь – Тумэнь не только участвует в региональном сотрудничестве в Северо-Восточной Азии и расширении регионального взаимодействия района Тумэньцзян, но и развивает связи с передовыми приморскими регионами. Эффективное стимулирова-

ние создания пилотной зоны ЧанЦзиТу поможет получить важный опыт изучения новой модели регионального сотрудничества внутри страны и международного взаимодействия при едином планировании развития внутренних приграничных регионов страны.

4. Международный координационный механизм: от территориального сотрудничества к созданию многоуровневой платформы сотрудничества.

Механизм координирования субрегионального сотрудничества между Китаем и соседними странами несбалансирован, с некоторыми странами довольно быстро сформировался эффективный механизм сотрудничества, с другими – механизм создаётся очень медленно и не очень эффективный. Схема взаимодействия в бассейне рек Ланьцанхэ и Меконг уже сложилась, и она включает отношения между центральными правительствами двух стран и отношения региональных администраций, которые совместно участвуют в многоуровневом консультировании и координировании. Между Китаем и странами Центральной Азии, которые являются мостом между Азией и Европой, тоже формируется механизм субрегионального сотрудничества, уже достигнуты важные результаты и начал создаваться многосторонний механизм координации в рамках Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС). Но есть и обратная ситуация, когда между многими районами пока ещё не действует эффективный механизм координации, региональное сотрудничество в районе Тумэньцзян относятся к таким примерам.

В декабре 1995 г. в рамках Программы развития, разработанной ООН (UNDP), правительства Китая, России и КНДР ратифицировали «Соглашение о создании координационного комитета по освоению региона Тумэньцзян», пять государств – Китай, Россия, Южная Корея, Монголия и КНДР ратифицировали «Соглашение о создании консультационного комитета по экономическому освоению региона Тумэньцзян» и «Меморандум о взаимном понимании экологических норм экономического освоения региона Тумэньцзян». Два ратифицированных соглашения и меморандум показывают, что период исследовательских изысканий в налаживании регионального сотрудничества в регионе Тумэньцзян сменился периодом реализации официальных мероприятий, а сформированные трёхсторонний координационный комитет между Россией, Китаем и КНДР и пятисторонний консультационный комитет между Китаем, Россией, Южной Кореей, Монголией и КНДР создают двухуровневый координационный механизм. Кроме того, два комитета стимулируют сотрудничество в освоении региона Тумэньцзян, поскольку играют определённую активную роль, но одновременно проявляются внутренние недостатки их деятельности.

Несмотря на то, что указанные комитеты являются международными организациями под эгидой ООН, у них есть организационная структура, определены их основные обязанности, модель и программа действий, сформулированные в пунктах соглашений, но на самом деле эти комитеты являются лишь международными форумами, а не эффективно работающими международными организациями сотрудничества. Из вышеизложенного можно сделать два главных вывода: 1) с самого основания комитетов принимаемые юридические документы для развития сотрудничества в регионе Тумэньцзян имеют ограниченную силу, а многоуровневый механизм выработки решений не соответствует ожиданиям; 2) конкретные действия комитетов по развитию сотрудничества в регионе Тумэньцзян не играют подлинную координирующую роль и нет примера международной организации, которая обладает функциями координации договорённостей. Учитывая эти обстоятельства, можно отметить, что региональное сотрудничество в регионе Тумэньцзян не вступи-

ло в период многостороннего координирования и оказалось в ситуации, когда каждая сторона самостоятельно развивает сотрудничество.

Исходя из этой ситуации, обязательства основных промоутеров сотрудничества в освоении региона Тумэньцзян берут на себя региональные администрации, развивающие отношения со всеми государствами, а сотрудничество в регионе Тумэньцзян воплощается во взаимодействии местных администраций. Например, ключевые центры региона – пров. Цзилинь, в Китае, префектура Тоттори в Японии, пров. Канвондо в Республике Корея, Приморский край в России основали «Совещание глав правительств регионов бассейна Японского моря» и проводят один раз в году совещание глав правительств регионов, на этом совещании проходят совместные консультации по вопросам сотрудничества и совместного развития. В 2000 г. к этому «Совещанию» присоединилась Монголия [9, с. 98]. Среди всех региональных правительств наиболее активную позицию в стимулировании ускорения сотрудничества в освоении региона Тумэньцзян занимают пров. Цзилинь, Яньбяньский автономный округ и г. Хуньчунь. Например, для создания международной магистрали и ускорения трансграничного экономического сотрудничества пров. Цзилинь и Россия договорились о создании транснациональной зоны экономического сотрудничества Хуньчунь – Хасан, а с КНДР договорилась о создании транснациональной зоны экономического сотрудничества Хуньчунь – Расон.

Региональные правительства всех стран играют важную роль в стимулировании сотрудничества в освоении региона Тумэньцзян, но их компетенция ограничена и их старания не достигают ожидаемых результатов. Режим прохождения таможенного контроля, режим торговых инспекций, создание трансграничных зон экономического сотрудничества и инфраструктуры между государствами находятся в ведении центральных правительств. В ситуации недостаточного участия центрального правительства и отсутствии чёткого разграничения полномочий, пространство для манёвра у региональных администраций очень ограничено. Например, китайская сторона продвигает сотрудничество с КНДР по линии проекта «дорога – порт» и администрация северокорейского города Расон проявляет в этом вопросе большую заинтересованность, но центральное правительство КНДР не оказывает чёткой поддержки, и этот проект реализуется очень медленно. На самом деле проблема заключается не только в том, что механизм сотрудничества не до конца сформирован, существует и проблема свободного прохождения международного коридора в регионе Тумэньцзян, но этот вопрос эффективно не решается. В России не создана полноценная юридическая база сотрудничества, существует проблема монополизации рынков, пропускная способность пограничных пунктов низкая, есть серьёзные противоречия в совместной эксплуатации между центральными, региональными и частными дорогами. Например, несмотря на то, что международная железная дорога Хуньчунь – Камышовая между Китаем и Россией действует уже более 10 лет, суммарный объём грузоперевозок за этот период составил только 5486 тонн, а с 2005 г. эта дорога вообще перестала функционировать. Внешнее освоение КНДР по-прежнему остаётся в зачаточном состоянии, режимы регулирования прохождения таможи, пошлин, проктов сотрудничества с зарубежными государствами ещё полностью не сформированы, инфраструктура транзитной зоны Расон крайне отсталая, стоимость перевозки товаров высокая, а сама перевозка неудобная. Поэтому исходя из реальной ситуации, опираясь только на содействие администраций пров. Цзилинь, автономного округа Яньбянь и г. Хуньчунь очень трудно придать новый импульс сотрудничеству в освоении региона Тумэньцзян, а план «выхода к морю» очень трудно претворять

в жизнь [10].

Таким образом, инновации в механизме координации сотрудничества в освоении региона Тумэньцзян заключаются в переходе от сотрудничества между местными администрациями к совместному многоуровневому взаимодействию центральных и местных правительств, поскольку важно сохранить реальные достижения сотрудничества в освоении этого региона и придать новый импульс медленно развивающемуся региональному сотрудничеству в Северо-Восточной Азии. Раньше у китайского правительства не было новых возможностей для развития инновационного механизма международного координирования освоения региона Тумэньцзян. С принятием «Тезисов перспективного плана сотрудничества в освоении региона Тумэньцзян» чётко обозначились базовые направления нового механизма международного сотрудничества в освоении этого региона. К ним относятся инициативы проведения регулярных встреч глав правительств и заместителей глав правительств стран-участниц; на основании уже имеющегося механизма сотрудничества нужно согласовать регулярное проведение форума по экономическому сотрудничеству Северо-Восточной Азии, форума городов региона Тумэньцзян, создать платформу для взаимного обмена информацией и установления контактов между специалистами; расширить полномочия региональных правительств, участвующих в сотрудничестве по освоению региона Тумэньцзян.

Исходя из трёх составляющих обновления международного механизма координации регионального сотрудничества при активном участии государства и стимулировании регионального сотрудничества, проблемы развития региона Тумэньцзян должны стать главной темой двусторонних встреч лидеров Китая и России, Китая и государств Кореянского полуострова, Китая и Монголии, а способность координации повышения уровня регионального сотрудничества и создание международных коммуникаций помогут сохранить проект сотрудничества и достичь реальных результатов принимаемых решений.

Учитывая реальные трудности со сложным и постоянно изменяющимся механизмом координации сотрудничества между регионами Северо-Восточной Азии, создание за короткий срок системы эффективного многостороннего сотрудничества сопряжено с довольно большими трудностями. Кроме того, Китаю необходимо, начиная с активного продвижения двустороннего сотрудничества, постепенно создавать схему многостороннего взаимодействия по освоению региона Тумэньцзян. В настоящее время в отношениях с Россией следует воспользоваться выгодной возможностью, которую представляет стратегия великого освоения восточной части России (Дальнего Востока и Забайкалья), решить проблемы функционирования российско-китайской железной дороги Камышовая – Хуньчунь, создания инфраструктуры российских пограничных пунктов въезда, увеличить их пропускную способность, вынести на повестку дня встреч лидеров двух государств разработку совместного плана действий [11]. В отношениях с КНДР необходимо вести переговоры на уровне МИДов двух стран о предоставлении КНДР помощи, договориться о заседаниях комитета по китайско-северокорейским связям в области экономики, торговли и техники, напрямую с центральным северокорейским правительством провести консультации о помощи в строительстве прямой дороги Раджин – Юаньгинли, модернизации пограничного перехода Цюаньхэ, совместного использования портов Раджин и Тяньцзинь. В отношениях с Монголией следует решить вопрос о строительстве железной дороги между Аэршань и монгольской Чойбалсан и выстроить повестку дня встреч глав правительств двух стран. После решения этих проблем Китаю необходимо активно симулировать

создании координационной структуры в регионе Тумэньцзян и постепенно обновлять механизм международного взаимодействия, а для этого следует сохранять и изучать опыт приграничного субрегионального сотрудничества..



Литература

1. 朱显平, 廉晓梅. 图们江开放开发及珲春边境经济合作区建议经验教训. 吉林省发展和改革委员会. 长吉图开放带动先导区专题研究报告. 2007. 10. (Чжу Сяньпин, Лянь Сяомей. Уроки создания зоны освоения и развития Тумэньцзян и района приграничного экономического сотрудничества Хуньчунь // Комитет по реформам и развитию пров. Цзилинь. Доклад о специальном исследовании пилотной зоны Чанчунь – Цзилинь – Тумэнь. 2007. 10 с.)
2. 陆南泉. 中俄区域经贸合作发展趋势分析. 俄罗斯人中亚东欧市场. 2009 (9): 7-22. (Лу Наньцюань. Анализ тенденций развития китайско-российского торгово-экономического регионального сотрудничества // Рынки России, Центральной Азии и Восточной Европы. 2009. № 9. С. 7-22.)
3. 李红. “两廊一圈”的困境与出路. 创新. 2007, (2): 17-22. (Ли Хун. «Два коридора одного района»: тупик и выход // Инновации. 2007. № 2. С. 17-22.)
4. 朴承宪. 图们江开发所面临的新形势与课题. 延边大学学报 (社会科学版). 2006, (1): 58 – 63. (Пяо Чэнсянь. Новая ситуация и новые задачи освоения Тумэньцзян // Журнал Яньбяньского Университета (общественные науки). 2006. № 1. С. 58-63.)
5. 吴昊, 刘丹. 中国东北地区与周边国家的贸易和投资关系. 东北亚论坛. 2005, (6): 46 – 50. (У Хао, Лю Дань. Торгово-экономические и инвестиционные отношения Северо-Востока Китая с соседними государствами // Форум Северо-Восточной Азии. 2005. № 6. С. 46-50.)
6. 朱玲. 新疆印象之一: 活跃的口岸贸易. 经济学家茶座. 2007, (5): 45-50. (Чжу Лин. Одно из впечатлений от Синьцзяна: оживлённая приграничная торговля // Кафе экономистов. 2007. № 5. С. 45-50.)
7. 马科斯托比. 中国区域发展中的外投资: 沿海地带的经验和对西部地区的政策挑战. 发展经济论坛. 2003 (3): 86-115. (Маркс Тоби. Привлечение иностранных инвестиций для развития китайских регионов: опыт прибрежных провинций бросает вызов западным регионам // Форум экономического развития. 2003. № 3. С. 86-115.)
8. 骆许蓓, 朱农. 中国西部落后地区发展与目标性交通运输基础设施. 沙安文, 沈春雨, 邹恒甫主编. 中国地区差异的经济分析. 北京: 人民出版社, 2006. (Ло Сюйбэй, Чжу Нун. Отсталые западные регионы развиваются и целенаправленно создают транспортную инфраструктуру. Экономический анализ неравенства китайских регионов. Под. ред. Ша Аньвэнь, Шень Чуньли, Чжоу Хэнфу. Пекин: Народное издательство. 2006. 243 с.)
9. 王胜令, 于肃. 图们江跨国经济合作研究. 长春: 吉林人民出版社. 2006. (Ван Шэнлин, Юй Су. Изучение транснационального экономического сотрудничества в регионе Тумэньцзян. Чанчунь: Цзилиньское народное издательство. 2006.)
10. 朱显平, 李天籽. 新形势下中国东北振兴战略同俄罗斯东部发展战略的互动合作. 东北亚论坛. 2009, (4): 46-52. (Чжу Сяньпин, Ли Тяньцзы. Взаимодополняющее развитие новой стратегии возрождения Северо-Востока Китая и новой стратегии развития Российского Дальнего Востока // Форум Северо-Восточной Азии. 2009. № 4. С. 46-52.)

11. 金向东, 金奇宪。图们江地区开发开放再度升温。东北亚论. 2008, (4): 20-26. (Цзинь Сяндун, Цзинь Цисянь. Повторное «потепление» в освоении и открытости района Тумэньцзян // Форум Северо-Восточной Азии. 2008. № 4. С. 20-26.)