

ПОДХОД К РАЗРАБОТКЕ ТРАНСГРАНИЧНОГО ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОГО РЕГИОНА В РАЙОНЕ РЕКИ ТУМАНГАН

Приводится обзор подходов к разработке проекта «Туманган». Раскрыты особенности и противоречия концепций, предложенные странами Азиатско-Тихоокеанского региона к развитию трансграничного региона в районе реки Туманная. Показано, что в результате сложной геополитической ситуации в регионе, сложившейся на момент выработки единого подхода, заявленные задачи не были решены, проект был закрыт. С учетом разработанных ранее проектов, авторами предложен подход к формированию трансграничного геоэкономического региона, посредством организации свободной экономической зоны развития инновационного предпринимательства, туризма и досуга в районе реки Туманная. Сформулированы цель и задачи по её развитию и организации нового транспортного коридора через СЭЗ «Туманган» в Европу.

Ключевые слова: малое предпринимательство, транспорт, река Туманган, свободная экономическая зона.

V.Yu Rogov,
S.G. She

APPROACH TO DEVELOPMENT OF THE TRANSBOUNDARY GEOECONOMIC REGION IN THE DISTRICT OF THE TUMEN RIVER

The review of approaches to development of the Tumen River project is provided. Features and contradictions of the concepts offered by the countries of the Pacific Rim to development of the cross-border region near Tumen River are revealed. It is shown that as a result of the difficult geopolitical situation in the region which has developed at the time of elaboration of uniform approach, the stated tasks haven't been solved, the project has been closed. Taking into account the projects developed earlier, authors have offered approach to formation of the cross-border geoeconomic region, by means of the organization of the free economic zone of development of innovative business, tourism and leisure near Tumen River. The goal and tasks for its development and organization of a new transport corridor through the FEZ «Tumangan» to Europe have been formulated.

Keywords: small business, transport, Tumen River, free economic zone.

Одним из обсуждаемых проектов в Восточной Азии с 1988 г. по настоящее время можно назвать проект «Туманган». Разработка «Программы развития района реки Туманной (далее – река Туманган) (Tumen River Area Development Program – TRADP)» (1992 г.), а в последствии «Расширенной Туманганской Инициативы (далее – РТИ)» проходила на многочисленных международных площадках, организованных ООН, в КНР, России, Японии, Монголии и КНДР. Результатом таких встреч стало множество реализованных субпроектов,

направленных на формирование инфраструктурной и транспортной составляющих РТИ. Однако все совместные решения не принесли генерального результата – прогрессивного сотрудничества стран в Северо-Восточной Азии [10, с. 169–178]. Более того обсуждение проекта вызвало бурную полемику среди ученых и политиков разного толка.

Ожидаемый эффект в результате успешной реализации «Расширенной Туманганской Инициативы» сегодня трудно переоценить. Остановимся на том, что заявленные в проекте задачи остались нерешенными, поскольку оказались не соотносимы с возможностями сложившегося на тот момент геополитического взаимодействия в этом противоречивом регионе. По авторскому мнению, сегодня невозможно уже вернуть тогдашнюю геоэкономическую расстановку сил из-за сложной политической ситуации, которую в настоящее время мы можем наблюдать на Корейском полуострове. Так, в рамках проекта «Туманган» Северная Корея весьма активно проявляла инициативу по организации собственной свободной-экономической зоны «Ранджин – Санбон» как основного транзитного узла из Северо-Восточного Китая в Японское море и на магистрали Транссиба [13]. Следует отметить, что, хотя этот проект получил положительные отзывы, в нынешних условиях, когда КНДР находится под непомерным санкционным давлением, техническая реализация северокорейских программ невозможна.

Рассмотрим суть проекта «Туманган» и роль Китая в его реализации. Авторами данного подхода являются ученые и экономисты из северо-восточных китайских провинций, которые в 1988 г. предложили превратить район реки Туманган (кор. яз. – 두만강) в главный центр сотрудничества в Северо-Восточной Азии. Идея позже была подхвачена экономистами Республики Корея, КНДР, России, Японии, США и т.п. и получила положительные отклики. Многие видели в ней грандиозный мегапроект по созданию международной экономической зоны, который предполагал оптимизацию морских и железнодорожных путей сообщений, посредством организации транзитно-транспортного узла между Северо-Восточной Азией и Европой [2, с. 13–17].

Однако камнем преткновения в его дальнейшем развитии стало обсуждение в 1993 г. нескольких китайских идей, связанных с Программой развития реки Туманной (далее – ПРРТ). Данные концепции подразумевали передачу Россией и КНДР территорий, прибрежной зоны и устья реки в долгосрочную аренду Китайской Народной Республике.

Вот как описывает упомянутую инициативу Бурлаков В. А.: «... другой идеей стало предложение углубить русло реки на отрезке 40 – 60 км от устья реки до поселения Фанчуань, расположенного недалеко от Хуньчуня (КНР). В этих условиях специально созданный порт мог бы принимать морские суда водоизмещением до 10 тыс. тонн. При этом проводилась идея свободного судоходства по реке Туманной. Кроме того, на месте поселения Фанчуань предполагалось создать город с населением от 300 тыс. чел. до 1 млн чел. Управление городом должна была осуществлять Программа развития ООН. Все это поставило бы провинцию Цзилинь в независимое положение от России или Северной Кореи» [3, с. 129].

Следует отметить, что это было похоже на открытое лоббирование выхода транспортных сообщений КНР в Японское море с целью оптимизации грузооборота в порту Далянь, посредством аренды устья реки Туманная, и прилегающих территорий. Такой сценарий предвидели многие участники проекта еще на начальной стадии его развития. Поэтому предложенные далее решения с российской и северокорейской сторон были связаны с нивелированием отрицательных эффектов от реализации китайской инициативы, противоречащей международному праву. Так, российские ученые подвергли критике китайский подход, мотивируя это катастрофическим понижением эффективности функционирования Транссиба, вероятной экологической угрозой территориям и акватории Хасанского района [6, с. 36]. После окончательного признания китайского варианта несостоятельным, было предложено усовершенствовать существующую транспортную инфраструктуру (портовую, автомобильные магистрали и железнодорожные пути сообщений), трансформировав ее в единую транспортную систему, с целью увеличения грузооборота из Монголии, Китая (г. Хунчунь) по Японскому морю через морские порты в пос. Зарубино, в городах Находка, Владивосток, Ранджин, Сонбон, Пусан и т.п., посредством модернизации и соединения Транскорейской железной дороги и Транссиба. Также, как писал Гулидов Р.В., был предложен так называемый подход TREDA (Район экономического развития р. Туманной), отличие которого заключалось в том, что он включал в себя уже всю территорию Яньбань-Корейского автономного округа в провинции Цзилин, а также три восточных аймака Монголии (Дорнод, Сухэ-Батор и Хэнтий) [8, с. 90–108].

На выдвинутые претензии российской стороной относительно реализации китайского сценария «Расширенной Туманганской Инициативы», отраженные в работах Гайкина В.А. [7, с. 13–31], Ткаченко Б.И. [11, с. 62–63], Яковлева А., в основе которых лежали результаты исследований территориальных споров Китая и России, многие китайские и российские ученые, в том числе: Ван Бин, Сян Ицзюнь [4, с. 69–72], Цзоу Лихуэй, Врადий С.Ю. [5, с. 37–45], Гулидов Р.В. [8, с. 90–108], Холоша М.В. [9, с. 178–181] и т.д., сформулировали более рациональные подходы к развитию российско-китайских отношений в рамках ПРРТ. Следует отметить, что полемика, начавшаяся на международных политических площадках и получившая продолжение в научных публикациях, не прошла бесследно. В результате данных дискуссий вскрылись геополитические амбиции Китая и геоэкономическая нерешительность администрации Приморского края РФ.

Далее из-за российско-китайского противостояния события перешли в формат политической ангажированности, достаточно детально описывает эти процессы всё тот же Гулидов Р.В., когда в 1993 г. чиновники ПРООН (Программа развития Организации Объединенных Наций) пришли к пониманию, что ПРРТ не сможет достичь заявленных в Программном документе целей, они стали рассматривать вариант закрытия Программы в связи с «отсутствием конкретных шагов стран-участниц в деле укрепления регионального сотрудничества, потерей направления развития и неэффективным менеджментом Программы» [12, с. 11; 8, с. 90–108].

Основная особенность организации транзитного грузооборота заключается в том, что данные процессы регулируются общими международными стандартами, которые приводят к оптимизации трансграничные транспортные системы в соответствии с заданными количественными и качественными ограничениями. Эффективность обслуживания транзитных грузопотоков определяет дальнейшую загрузку эксплуатируемых линий. Аксиома развития железнодорожного транспорта гласит: «После того как в природе проложена железная дорога, там начинается жизнь». В этом вся сущность развития промышленного транспорта, когда дорога становится причиной развития предпринимательской деятельности и прилегающих территорий.

Между тем при локальной модернизации транспортной инфраструктуры на пути Хунчунь – Махалино не был увеличен грузооборот северо-восточного китайского экспорта через порт Зарубино в Приморском крае РФ. Это привело к тому, что данный регион не смог получить заложенное в проекте промышленное развитие.

Но как часто бывает в жизни, рынок сам определяет наиболее эффективные сектора производства. Существует множество примеров, когда венчурное предпринимательство, стартапы, малые инновационные предприятия становились креативным ядром в промышленности и в сфере услуг. И в данном случае, по нашему глубокому убеждению, причина развития, рассматриваемого трансграничного геоэкономического региона, лежит не в организации международных транзитных перевозках, а в государственной поддержке высокотехнологичного предпринимательства; в открытии современных сфер досуга и туризма, которые могут коренным образом изменить грузо- и пассажиропотоки в Азиатско-Тихоокеанском регионе, посредством освоения нового и наиболее эффективного транспортного коридора из Японского моря через Севморпуть в Европу.

Между тем формирование высокотехнологичных отраслей и туристической сферы связано с большими энергозатратами, поэтому освоение атомной энергии в Приморском крае, посредством строительства АЭС мощностью 1000 МВт придало бы значительный импульс росту и модернизации малого бизнеса, как субъектов рассматриваемой СЭЗ. Так, относительно дешевая атомная электроэнергия способствовала бы не только развитию нефте- и газоперерабатывающих предприятий в Приморье, как это планировалось и обсуждалось ранее [1], но и привела бы к концентрации российских и иностранных высокотехнологичных предприятий, поскольку использование такого весомого преимущества в условиях выгодного географического расположения свободной экономической зоны, сыграло бы решающую роль в конкурентной борьбе с китайскими производителями.

Таким образом, из анализа разработки проекта «Туманган», мы можем утверждать о том, что выход из сложившейся ситуации следует искать в совершенно ином направлении, осуществив переход из иррациональной геополитики в разработку трансграничных геоэкономических регионов; из организации транзитных транспортных узлов в государственную поддержку креативных индустрий и инновационного предпринимательства в свободной экономической зоне реки Туманган.

С учетом международного опыта цели и задачи по организации свободной экономической зоны в устье реки Туманган могли быть сформулированы в следующем порядке:

Цель организации СЭЗ «Туманган» заключается в повышении привлекательности трансграничного Туманганского геоэкономического региона для международных инвестиций, предпринимательской деятельности и туризма в интересах формирования более эффективных транспортных коридоров из Северо – Восточной Азии в Европу.

Для достижения указанной цели авторами были сформулированы следующие задачи:

1. Строительство свободной экономической зоны развития инновационной и высокотехнологичной предпринимательской деятельности, международной логистики, туризма и досуга в районе реки Туманган.

2. Организация транзитных и международных транспортных потоков через СЭЗ «Туманган» по следующим направлениям:

- *Пусан, Донхэ – Ранджин, Сонбон – СЭЗ «Туманган» – Владивосток – Транссиб.*

- *Пусан, Донхэ – Ранджин, Сонбон – СЭЗ «Туманган» – Хунчунь.*

- *СЭЗ «Туманган» – Ранджин, Сонбон – Донхэ, Пусан – Севморпуть – Европа – Берлин.*

- *СЭЗ «Туманган» – Ранджин, Сонбон – Донхэ, Пусан – Суэцкий канал – Европа – Берлин.*

3. Развитие международных кооперативных отношений промышленных корпораций с субъектами малого и среднего предпринимательства, привлечение иностранных инвестиций.

4. Государственная поддержка горизонтальных кооперативных отношений российского малого бизнеса в сферах прибрежного рыболовства, рыбоводства, рыбопереработки, туризма и досуга.

5. Организация мультикультурной инфраструктуры с целью привлечения иностранных инвестиций в трансграничный геоэкономический регион, развития туризма и досуга и сокращения дефицита рабочей силы на предприятиях малого и среднего бизнеса.

6. Разработка проекта по строительству атомной электростанции в Приморском крае мощностью 1000 МВт.

Сегодня ни один современный промышленный процесс не обходится без использования высокотехнологичной продукции. По этой причине привлечение иностранных инвестиций, передовых технологий и управленческого опыта из развитых стран АТР, посредством организации СЭЗ в трансграничных геоэкономических регионах, было бы весьма полезно в процессах модернизации российской экономики.

Список использованной литературы

1. Атомную электростанцию мощностью 1000 МВт планируют построить в Приморье [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://primamedia.ru/news/284469>.

2. Балалаев А. С. Роль проекта «Расширенная Туманганская инициатива» (РТИ) в развитии транспортного взаимодействия в Северо-Восточной Азии / А. С. Балалаев, Ч. Чжин // Транспорт Азиатско-Тихоокеанского региона. – 2016. – № 4. – С. 13–17.
3. Бурлаков В. А. Проект «Туманган» и игра геополитических интересов в Северо-Восточной Азии в 90-е годы XX века : монография / В. А. Бурлаков. – Владивосток : Изд-во ВГУЭС, 2007. – С. 129.
4. Ван Б. Проблемы и перспективы реализации трансграничных экономических проектов в Северо-Восточной Азии на примере расширенной туманганской инициативы / Б. Ван, И. Сян // Азимут научных исследований : экономика и управление. – 2016. – Т. 5. № 4 (17). – С. 69–72.
5. Врадий С. Ю. Региональный аспект российско-китайских отношений / С. Ю. Врадий // Ойкумена. Регионоведческие исследования. – 2011. – № 4. – С. 37–45.
6. Вышкварцев Д. И. Проблемы экологической безопасности России входе создания региона «Туманган» / Д. И. Вышкварцев // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. – 1997. – № 1 (3). – С. 36
7. Гайкин В. А. Евразийский союз vs проект «Туманган» (Унипланетное сообщество или расовая война) / В. А. Гайкин // Мировая политика. – 2012. – № 1. – С. 13–31.
8. Гулидов Р. В. Проект «Туманган»: вымысел и реальность / Р. В. Гулидов // Пространственная экономика. – 2012. – № 1. – С. 90–108.
9. Гулидов Р. В. Проект «Туманган»: история вопроса, текущее положение и потенциал / Р. В. Гулидов, М. В. Холоша // Пространственная экономика. – 2011. – № 2. – С. 178–181.
10. Костюнина Г. М. Трансграничные свободные экономические зоны в зарубежных странах (на примере Китая) / Г. М. Костюнина, В. И. Баронов // Вестник МГИМО-Университета. – 2011. – № 2. – С. 169–178.
11. Ткаченко Б. И. Проблемы китайского судоходства в низовьях реки Туманган в интересах транспортного обеспечения экономического пояса Шелкового пути / Б. И. Ткаченко // Тезисы докладов XXII Международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы». Москва, 12–13 октября 2016 г. – М. : ИДВ РАН, 2016 – С. 62–63.
12. Davies I. Regional Cooperation in Northeast Asia, Tumen River Area Development Programme 1990-2000: In Search of a Model for Regional Economic Cooperation in NEA / I.Davies // North Pacific Policy Papers. – 2000. – № 4. – P. 11.
13. Hwang Jong Nam. Practical Methods of Tumen River Area Development // Материалы конференции по проекту на реке Туманной стран-участниц проекта. Ниигата. – 1996. – 7–9 февраля. – С. I-3-3 – I-3-4.

Информация об авторах

Рогов Виктор Юрьевич – доктор экономических наук, профессор, кафедра экономики предприятия и предпринимательской деятельности, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: eiprd@mail.ru.

Ше Сон Гун – кандидат экономических наук, специалист по оптико-автоматизированному контролю качества в электронике, «Hankook I.S.» со. Ltd., г. Ансан, Республика Корея, e-mail: sosongun@rambler.ru.

Authors

Rogov Victor Yurievich – DSc in Economics, Professor, Chair of Enterprise Economy and Entrepreneurship, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: epipd@mail.ru.

She Son Gun – PhD in Economics, Inspector for optical-automated quality control in electronics «Hankook I. S.» со. Ltd, Ansan City, Republic of Korea, e-mail: sosongun@rambler.ru.