

ОСОБЕННОСТИ ПРОЦЕССА ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ И СЕВЕРО-ВОСТОКА КИТАЯ

Работа представлена кафедрой международных экономических отношений Санкт-Петербургского государственного университета экономики и финансов. Научный руководитель – доктор экономических наук, доцент И. А. Максимцев

В статье поставлена и решается задача выявления особенностей «механизма» экономического взаимодействия ДВР и СВК и на базе полученных результатов дается оценка реально происходящих событий с целью определения что «можно», и что «нельзя» делать, развивая современное взаимодействие, и «почему», с тем чтобы, разрешив старые проблемы во взаимоотношениях двух стран, сегодняшними экономическими решениями не создать новых проблем для будущих поколений.

The main goal of the article is to determine the specifics of the economic interaction between the Russian Far East and north-eastern China and evaluate the current events on the basis of the received results in order to define what can or can not be done in development of the two countries' relationships and why. Thus, after resolving old problems in the relationships, today's economic decisions would not create new problems for the future generations.

Подход к решению задачи выделения особенностей процесса экономического взаимодействия Дальнего Востока России (ДВР) и Северо-Востока Китая (СВК) в условиях колонизации, интеграции и глобализации был найден при изучении процесса почти 400-летнего взаимодействия сопредельных территорий России и Китая, позволившем разделить его на четыре временных этапа: 1) с 1618 по 1689 г., 2) с 1689 по 1858–1860 гг., 3) с 1858–1860 по 1986–1989 гг., 4) с 1986–1989 по н. в.), которые обусловлены изменениями условий геогра-

фического размежевания сторон, закрепленного соответствующими договорами¹.

Поэтапное рассмотрение процесса взаимодействия, в свою очередь, позволило определить, что на протяжении трех первых этапов одновременно с процессами внешнего взаимодействия сторон между собой и взаимодействием регионов с третьими странами происходили еще два суверенных внутренних процесса освоения (колонизации) Россией и Китаем сопредельных национальных территорий. Их освоение оба государства осуществляли в

соответствии со своими национальными интересами, не всегда совпадавшими с интересами сопредельной стороны.

Определяющие факторы процесса экономического взаимодействия и его трансформация на современном этапе. При анализе экономического освоения сопредельных территорий и происходивших во взаимодействии между ними перемен выделены три основных фактора, на всем протяжении времени определявшие динамику процесса и влиявшие на общий результат: состояние армии как гаранта стабильности (или сдерживания), численность населения в зоне контакта, наличие и качество путей сообщения. А также такие сопутствующие факторы, определяющие внутреннее состояние колонизационного процесса на Дальнем Востоке России, как систематическая недостаточность финансовых средств, материальных и людских ресурсов в зоне контакта и необходимость организующей роли государства (в том числе для мобилизации и привлечения в регион государственных ресурсов).

Устойчивость значения этих факторов подтверждается и на современном этапе взаимодействия. Это тенденция, к которой следует отнести и постоянное повышение роли транспортной составляющей в процессе двустороннего взаимодействия.

Соизмеримость величин численности гражданского населения и российской армии обусловила повышенное значение ее материальных и людских ресурсов для ДВР. Армия на Дальнем Востоке – это учителя в школах, рынок сбыта местной сельхозпродукции, ремонтная база и помощь во время чрезвычайных происшествий, а также основной источник пополнения населения за счет демобилизованных военнослужащих и членов их семей. (В 2000 г. на Дальнем Востоке и в Забайкалье были дислоцированы около 40 дивизий, против 50 китайских, дислоцированных на территории Северо-Востока КНР².)

Освоение южной части Дальнего Востока начиналось (и до сих пор осуществля-

ется) с помощью войск и непосредственно с линии государственной границы, поскольку прилегающая к границе территория – это крайний «юг» для жителей ДВР и крайний «север» для СВК. Это обстоятельство позволило на третьем этапе взаимодействия обеспечить некоторое преимущество для России.

В начале современного, четвертого этапа были произведены сокращение и отвод войск от линии госграницы, возник устойчивый и непрекращающийся отток населения, произошло резкое падение объемов производства и увеличение числа пограничных транспортных переходов между ДВР и СВК, не соответствующее объему и практике международных перевозок, например, между Канадой, США и Мексикой. Эти обстоятельства потребовали дополнительного исследования, которое привело к выводу о формировании Большой экономической системы (БЭС) между ДВР и СВК и необходимости соблюдения обусловленных этим обстоятельством правил функционирования БЭС³.

Модель трансформации экономических связей ДВР и СВК с 1986–1989 гг. по н. в. и образования БЭС приведена на рис. 1, 2, 3, 4. Эту схему можно пояснить следующим образом:

На рис. 1 на фоне стилизованного изображения линии государственной границы от оз. Байкал (слева) до Корейского полуострова (справа внизу) схематически показана отраслевая система управления экономикой, существовавшая до начала четвертого этапа в 1986–1989 гг.: Дальний Восток России, как самостоятельный экономический регион, не сложился и самодостаточным не стал. Связи отдельных предприятий региона (прямые линии) замыкаются на министерства и комитеты в Москве. Производимая продукция в основном потребляется внутри страны за пределами Дальнего Востока. Взаимодействие между предприятиями региона существует в основном в области ВПК. Взаимодействия региона с Китаем практически нет. Пере-

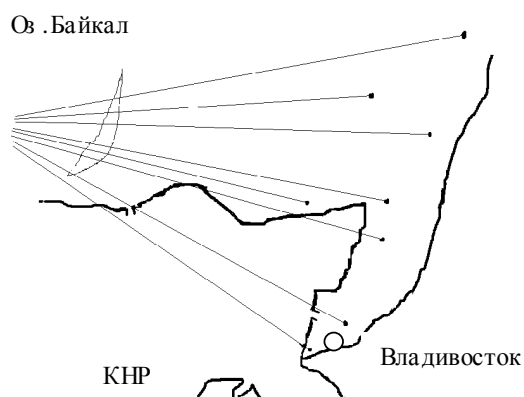


Рис. 1. Состояние экономических и управленческих связей промышленных предприятий Дальнего Востока России в 1986 г. (отраслевое управление)



Рис. 2. Разрушение отраслевых связей и системы управления страной в 1991–1993 гг.

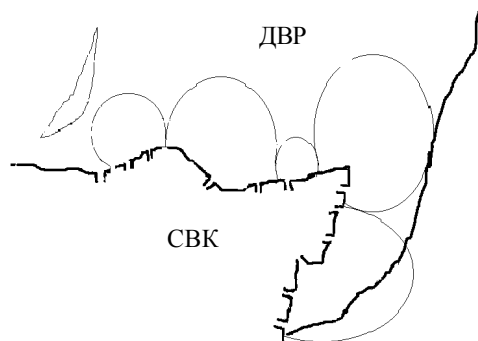


Рис. 3. Обособление экономических связей предприятий в рамках субъектов РФ к 2001 г.

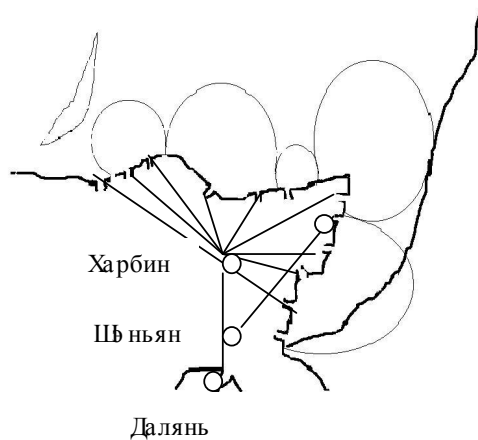


Рис. 4. Образование Большой экономической системы ДВР–СВК

возки в КНР осуществляются через два пограничных железнодорожных транспортных перехода (станции Забайкальск и Гродеково обозначены разрывами в линии границы) в условиях централизованного планирования. Их объемы незначительны.

Для ситуации 1986 г. можно выделить два обстоятельства, которые затем стали причинами проблем: менеджеры отраслевого и межотраслевого уровня находятся в Москве; взаимодействие внутри региона незначительно и реально существует только в области ВПК.

На рис. 2 обозначено разрушение отраслевых связей и системы управления страной в 1991–1993 гг.

На рис. 3 представлена ситуация, возникшая к 2001 г. В результате расчленения существовавших территориальных структур образованы новые самостоятельные приграничные с КНР субъекты РФ (Приморский край, Хабаровский край, ЕАО, Амурская область, Читинская область). Отраслевые связи разрушены, взаимодействия в регионе нет, заказов ВПК и финансовых средств нет. Оборванные связи предприятий, в том числе одной отрасли, замыкаются сами на себя внутри обособленных субъектов Федерации (обозначены на схеме овалами), замкнутыми на линию госграницы, в которой образованы новые пограничные переходы. Отсутствие заказов ВПК, утрата кооперационных связей предприятий приводит к падению объема производства в 3 раза и сокращению связей внутри страны с 75 до 4,3% производимого в регионе валового продукта.

Объяснение явления «обособления» было найдено в работе сотрудника ЦЭМИ РАН А. Н. Анисимова⁴, который, анализируя экономическое взаимодействие России и Китая на бюджетном уровне, убедительно доказал, что одной из причин продолжающегося затяжного экономического кризиса в России является недостаток оборотных средств. Использование этого вывода в данном исследовании позволило прийти к заключению, что главной причи-

ной зафиксированного «обособления» дальневосточных субъектов Федерации друг от друга, заставившей руководителей субъектов Федерации замкнуть финансовые потоки внутри краев и областей, являются законодательно заданные условия формирования местных бюджетов.

Повышение себестоимости перевозок и транспортных тарифов в условиях значительных расстояний в ДВР способствует сохранению обособления территорий субъектов РФ и делает экономически невозможной кооперацию предприятий региона с целью совместного производства продукции.

В условиях экономического выживания начинается активный процесс интеграции дальневосточных субъектов РФ с КНР, которая постепенно выходит на первое место во внешнеэкономической деятельности ДВР. Общее число пограничных транспортных переходов (обозначены разрывами линии границы) только на участке ДВР достигает 17. Причем каждый из приграничных субъектов РФ стремится создать 1–2 (и более) собственных перехода.

Но условия взаимодействия сторон не равны. С китайской стороны – монолитное единое государство с регулируемой экономикой и внешнеэкономической деятельностью, четко выраженными национальными интересами. 15-летний план развития экономики на 1996–2010 гг. проработан на общегосударственном, региональном и отраслевом уровнях. Практически вся банковская система – государственная. Все крупные корпорации – государственные на условиях принадлежащего ему 51% собственности. Цены реально отпущены только в одной трети провинций, а в остальных контролируются.

С российской стороны – практически полная независимость субъектов Федерации друг от друга, отсутствие осознанного регулирования взаимодействия и четко выраженных национальных и региональных интересов и планов развития. Автотранспортное сообщение ДВР с остальной

частью РФ отсутствует, а железнодорожное ограничено тарифами и пропускной способностью. С одной стороны, государство с регулируемой плановой экономикой, с другой – экономически обособленные субъекты РФ.

Открытие многочисленных пограничных транспортных переходов между сопредельными регионами приводит к постепенному возникновению сложной системы взаимоотношений, которая в экономике называется Большой системой (БС), или Большой экономической системой.

Возникновение БЭС обуславливает необходимость использования правил ее функционирования для оценки состояния процесса взаимодействия и выбора условий для дальнейшего развития. Эти правила гласят: система должна управляться; система должна быть устойчивой; субъекты каждой из сторон, вступающих во взаимодействие, должны быть объединены.

При нанесении на рис. 4 сходящихся в г. Харбине и п. Далянь транспортных коммуникаций, построенных в ходе реализации Китаем плана формирования транспортной сети СВК на четвертом этапе взаимодействия, понимание возникшей БЭС «ДВР – СВК» усиливается. Создание новых транспортных направлений приводит к переводу грузовых потоков с территории ДВР на территорию СВК, в результате чего схема-модель приобретает форму единого экономического региона, опирающегося своими железными и шоссейными дорогами в незамерзающие порты Желтого моря и Бохайского залива как в основание, связывающее БЭС «ДВР – СВК» с рынками в США и АТР. Этот вывод подтверждается и дополнительным строительством выходящего к морю нового железнодорожного направления Шеньян – Муданьцзян – Мишань, и попытками реализации международной программы ООН «Туманган», конечной целью которой является превращение Китая в субъект Японского моря. Реализация программы не только коренным образом изменила бы геополитическую и

экологическую обстановку в регионе, но и сделала бы уголь, добываемый в Кузбассе, Хараноре и Нерюнгри, неконкурентоспособным на рынках США⁵.

Анализ действий китайской стороны по созданию транспортной сети СВК позволяет сделать вывод о том, что они связаны с идеями, изложенными в работе русского экономиста Е. Е. Яшнова «Тихоокеанская проблема. Мысли и факты»⁶ и частично повторенными в 1927 г. в «Меморандуме» премьер-министра Японии Танака Гиити⁷. При этом китайцы пытаются реализовать идеи, заложенные Россией и Японией при строительстве транспортных путей сообщения в Северной Маньчжурии в начале XX в.

Оценка современной экономической ситуации в ДВР. Начавшееся в 1990 г. и продолжающееся до настоящего времени сокращение численности населения, площади обрабатываемой ими земли, падение объемов сельскохозяйственного и промышленного производства, числа юридических лиц и налогооблагаемой базы (только в Приморском крае число юридических лиц в 2006 г. уменьшилось на 2000), а также сокращение численности и отвод войск – это отрицательные показатели процесса освоения (колонизации) территории Дальнего Востока, или – деколонизация.

Падение объемов производства привело к тому, что на территории ДВР появились города, сократившие до минимума или вообще не производящие промышленной продукции. Произошло качественное изменение характера взаимоотношений между городом и деревней. Города ДВР превратились в посредников по перепродаже импорта, попутно отсекая российского сельхозпроизводителя от покупателя более дешевым китайским продовольствием. Вместо предполагаемого перераспределения средств между промышленными и сельскохозяйственными производителями на рынках, в условиях ограничения доступа производителей к прилавкам осуществляется спекулятивная перепродажа импортного товара и последующий вывоз капита-

ла из региона. На буквально захваченных (а формально – купленных) рынках обособились перекупщики, не имеющие никакого отношения к производству местной продукции. Рынки перестали быть местом соизмерения затрат на производство единицы промышленной и сельскохозяйственной продукции. При перепродаже ввозимых из Китая сельхозпродуктов (и сроках реализации около 7 дней) оборот денежных средств происходит в 52 раза быстрее, чем при производстве и продаже собственных продуктов питания.

Именно это экономическое обстоятельство – качественное изменение роли рынков в системе экономических отношений внутри конкретных регионов и страны в целом – стало, по мнению автора, причиной общественно значимых событий в г. Кандапога в 2006 г.

Другой особенностью экономического взаимодействия ДВР и СВК является то обстоятельство, что электроэнергия, производимая на Зейской, Бурейской ГЭС и ТЭЦ г. Благовещенска, уже семь лет продается в расположенный на противоположном берегу Амура г. Хэйхэ (и в Китай вообще) по цене 1,8 цента (47 коп.) за кВт/ч, а потребители г. Благовещенска и г. Зея, расположенного возле ГЭС, получают ее по цене 1 руб. 32 коп. Потребители г. Хабаровска платят по 2 руб., а г. Владивостока – по 99 коп. за кВт/ч, получая (в том числе) электроэнергию Зейской ГЭС. То есть потребитель ДВР в 2007 г. платил за российскую электроэнергию в 2–4 раза больше, чем потребитель в СВК. Это серьезный конфликт между монополией РАО «ЕЭС» и интересами государства. Ибо российские предприятия российскими же энергетиками (при попустительстве губернаторов) уже 7 лет поставлены в условия, при которых конкурировать с китайскими предприятиями в СВК они не могут. Стоимость электроэнергии является одним из главных факторов, определяющих развитие сопредельных территорий и экономическое взаимодействие между ДВР и СВК в условиях воз-

никновения БЭС. Ситуация создана искусственно и развивается в условиях трехкратного превышения генерирующих мощностей над объемом потребления электроэнергии в ДВР⁸. Это еще один (после компании «ЮКОС») пример *противоречия между государственными интересами России и монополией*, готовой зарабатывать деньги любым способом.

Будучи неспособными остановить падение и организовать увеличение объемов производства (как следствие упомянутого отсутствия квалифицированных управленцев высшего звена), руководители краев и областей ДВР перенесли бремя формирования местных бюджетов на население, увеличив тарифы на услуги ЖКХ, водо-, тепло-, электроснабжение, а также услуги транспорта и связи, т. е. непосредственно на жизнеобеспечение населения, от численности которого в первую очередь зависит сохранение за Россией территории Дальнего Востока.

Транспорт и связь своими тарифами буквально разъединяют единое пространство государства, дополнительно провоцируя отток населения, на 70–80% состоящего из выходцев с территории Украины и Белоруссии, с целью восстановления родственных связей. Установлено, что при зарплате 120–180 гривен в месяц и цене 5–8 гривен за отправку 1 письма житель Украины не в состоянии поддерживать регулярную переписку с родственниками на Дальнем Востоке. Чтобы родственные связи ослабли и перестали быть причиной оттока населения, а люди начали считать себя коренными жителями Дальнего Востока, по нашему наблюдению, требуется смена 3–4 поколений (или около 100 лет). Напомним, что территории Приамурья и Уссурийского края стали российскими только 140 лет назад.

Еще одним обстоятельством, вызывающим отток населения, является, по мнению автора, озвученная губернатором Хабаровского края В. И. Ишаевым⁹ идея трех географических широтных поясов развития

экономического взаимодействия ДВР и СВК (зона БАМ, зона ТСМ и зона Харбина). Не будучи проанализирована всесторонне, эта программа в процессе реализации столкнулась с не проявлявшими себя ранее условиями размежевания сопредельных территорий России и Китая в 1858–1860 гг., по которому России принадлежат низовья пограничных рек (и их стоки)¹⁰.

Построив (как правило, на средства китайской стороны) многочисленные транспортные переходы на границе, организовав вывоз в Китай леса, металлолома и другого сырья, а также поставку дешевой электроэнергии и спровоцировав тем самым всплеск развития производства и строительство городов (Дуннин, Суйфыньхэ, Фуюань и др.) непосредственно на линии границы, Дальний Восток России сегодня получает из Китая отравленные промышленные стоки рек Туманган, Суйфун, левых притоков Уссури, и правых притоков Амура, главным из которых является река Сунгари. В результате Россия вынуждена запретить рыболовство на Амуре, использование для питья его воды, тратить значительные средства на ее очистку и перенести водозабор Хабаровска на реку Тунгуска – на расстояние в несколько десятков километров от существующего.

Ухудшение условий жизни расселенного в пойме Амура русского населения побуждает его к отъезду в западные районы России и за ее рубежи. Общеизвестны (пока единичные, но знаковые) факты переселения русских пенсионеров из Благовещенска в расположенный на противоположном берегу Амура г. Хэйхэ, где проживание обходится несравненно дешевле.

Важно отметить, что японские специалисты¹¹ увязывали возможность инвестиций в экономику Дальнего Востока России с необходимостью стабилизации миграционного процесса. Однако отток населения с территории ДВР продолжается до сих пор. В условиях возникшей безработицы перестал действовать и «механизм оседания» на территории ДВР демобилизуемых военнослужащих.

Анализ современного состояния экономики субъектов ДВР позволяет сделать вывод о том, что здесь не происходит и необходимое для самостоятельного развития экономики региона накопление капитала. Падение объемов производства, сопровождаемое ростом преступности, отсутствие финансовых средств и неспособность местных менеджеров организовать процесс производства в условиях международной конкуренции привели к тому, что подавляющее большинство значимых промышленных объектов (в том числе объекты энергетики, горнодобывающие предприятия и порты) оказались в собственности представителей московского капитала. Как и при первых контактах с Китаем в XVII в., в Москву перенаправляется и прибыль от посреднической деятельности на международных транспортных сообщениях с КНР. Вопреки заверениям чиновников ЕАО и Амурской области, лоббирующих идеи строительства новых железнодорожных мостов через Амур, мировая практика свидетельствует, что наличие транзитного грузопотока никак не влияет на улучшение жизни местного населения. По нашим расчетам, строительство железнодорожных мостов приведет к дальнейшему перераспределению грузовых потоков и объемов провозной работы в пользу КНР.

Сегодня в субъектах ДВР остается только зарплата и затраты на текущее содержание, а получаемая прибыль вывозится. «Вывоз капитала» и «вывоз сырья» – это признаки, дающие еще одно основание оценить характер отношений между субъектами ДВР и Центром страны как связь между «метрополией» и «колонируемой территорией».

На сколько соответствует экономическая ситуация в ДВР условиям взаимодействия с СВК на принципах международной интеграции и глобализации? При некоторой доле условности в определении развития мирового сообщества как экономического взаимодействия большой системы государств и рассмотрении этого взаимодей-

ствия во времени как последовательного ряда значений эпох «колонизации – интеграции – глобализации» можно выделить признаки, соответствующие каждой из них.

Исследование этих признаков на предмет соответствия условиям взаимодействия и состоянию факторов, определяющих в каждой из эпох развитие процесса взаимодействия, позволило провести их систематизацию, опыт которой отражен на схеме рис. 5. Это позволило, исходя из оценки состояния экономического развития государства или части его территории, сделать некоторые выводы, позволяющие в том числе определить возможные последствия принимаемых управленческих решений. (Аналогом подобных оценок являются критерии подхода ЕЭС к условиям приема в сообщество новых членов.)

Взаимосвязь признаков эпох колонизации, интеграции и глобализации и сопутствующих им значений, характеризующих условия экономического взаимодействия в этих условиях (рис. 5), можно пояснить следующим образом: если условно оценить эпоху *колонизации* как процесс освоения территорий путем подчинения, *интеграции* — как процесс реализации договоренностей государств о взаимном экономическом проникновении на территорию друг друга, а *глобализации* — как создание равных прав для всех участников взаимодействия в использовании объединенного экономического пространства, то каждой эпохе будут соответствовать присущие ей признаки. При этом эпохи и группы соответствующих им признаков будут представлять собой *устойчивый последовательный ряд самостоятельных значений*.

В начальный период эпохи *колонизации* определяющим фактором освоения территории является армия (и ее превосходство в вооружении), которая позволяет сохранять незыблемыми государственные границы и контролировать (как правило, монопольно) транспортные пути сообщения. При этом численность населения как государственный ресурс должна обеспечивать

решение задач освоения территории. Сохранение последней за государством возможно только при обработке земли собственным населением, численность которого должна как минимум обеспечить функционирование армии и транспорта и иметь нарастающий резерв для расширенного сельскохозяйственного и промышленного воспроизводства и возможность для накопления капитала.

При этом (до окончания колонизации) сохраняется угроза утраты осваиваемой территории. Поэтому государство контролирует всю экономическую деятельность в осваиваемом регионе. Начальный период колонизации (освоения), как правило, сопровождается добычей и перемещением (вывозом) сырья, что определяет роль и значение транспорта.

В эпоху *интеграции* армия (и преимущество в вооружении) по-прежнему является сдерживающим фактором, обеспечивающим стабильность государственных границ. Но в связи с увеличением взаимодействия в области производства усиливается конкурентная борьба за сырье и энергоресурсы, возрастает роль транспортных путей сообщения. Сооружаются новые (искусственные) пути и совершенствуются способы транспортировки товаров. Создаются международные транспортные коридоры, которыми и определяются основные направления (маршруты) грузовых потоков, происходит перемещение капиталов и людских рабочих ресурсов, начинает возрастать роль численности населения. При этом в силу договоров *возможность защиты интересов собственного населения ослабевает, так как армия и таможенные барьеры внутри страны не действуют, а функционирование международных транспортных коридоров определяется многосторонними договорами*. В таком случае в долгосрочной перспективе выигрывает та сторона, где плотность и численность населения выше.

В эпоху *глобализации* экономических отношений, в условиях свободного перемещения капитала, населения и размещения

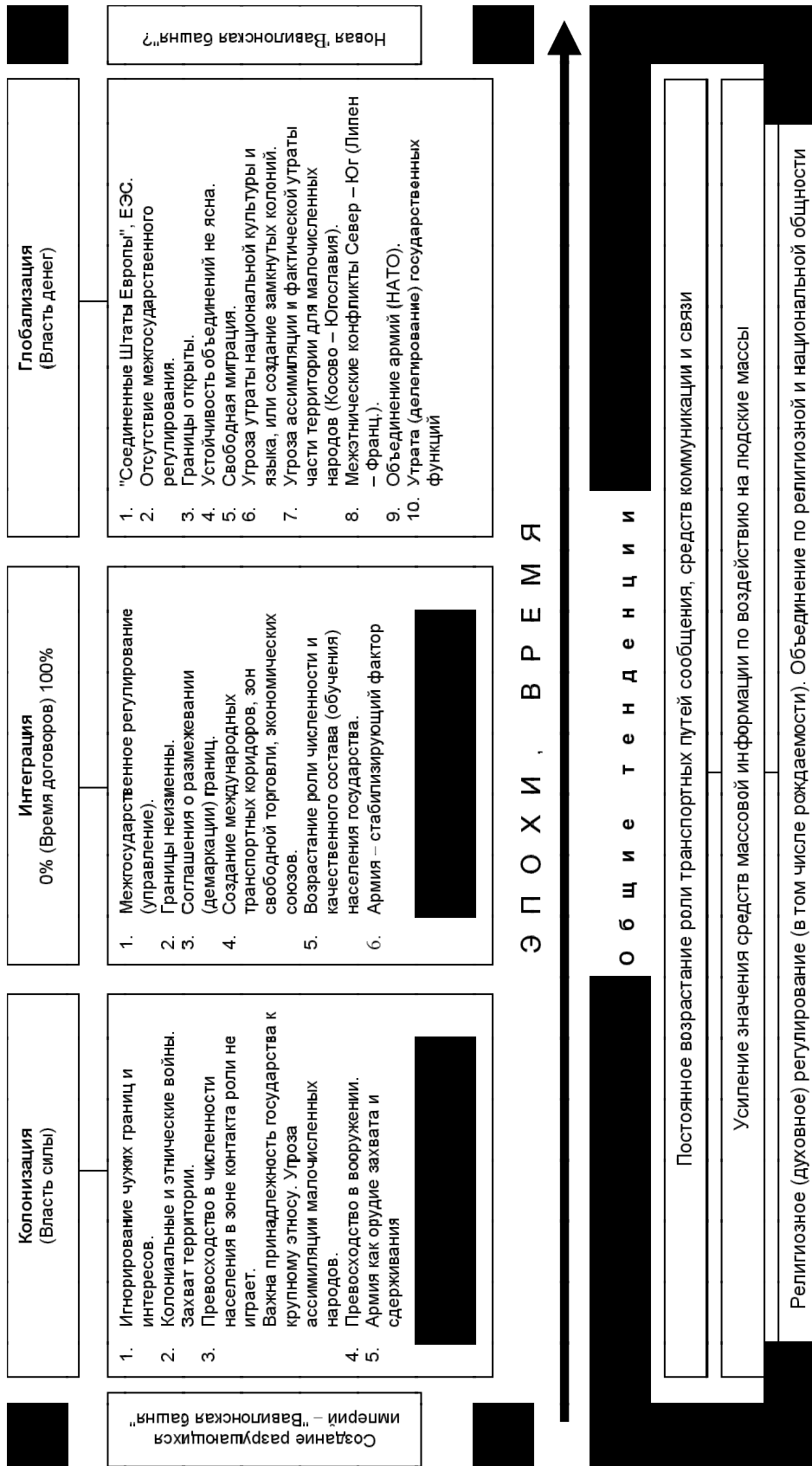


Рис. 5. Связь процессов колонизации, интеграции, глобализации и сопутствующих им значений

производств определяющим фактором устойчивости государства является численность населения и его производственные навыки. При этом угроза фактической утраты неосвоенной территории многократно возрастает. В силу этого нерегулируемое международное взаимодействие на условиях «глобализации» экономики для региона с незавершенным колониационным процессом не возможно (или должно быть ограничено) из-за возникновения проблем государственной безопасности.

Этим эпохам развития человеческой цивилизации предшествует мифическое объединение языков, народов и государств, отразившееся в легенде о строительстве и разрушении Вавилонской башни. Современное экономическое объединение европейских государств в рамках ЕЭС, как вариант реализации старой идеи создания Соединенных Штатов Европы, осуществляемое в условиях эпохи глобализации и постоянного расширения числа государств – участников ЕЭС, напоминает строительство новой Вавилонской башни, что дает основание для постановки вопроса о возможном завершении некоего цикла экономического развития, за которым вновь должно последовать разрушение сообщества по этническому и религиозному признакам, – что, собственно, мы и наблюдаем на примере разделения Югославии, Чехословакии и СССР и развала экономического содружества стран СЭВ.

К началу современного этапа взаимодействия России и Китая СВК стал самодостаточным экономическим регионом, а ДВР – нет. Поэтому взаимодействие самодостаточной территории СВК с населением 62,5 (по неофициальным данным – 110) млн человек и несамодостаточной и обособленной территории ДВР с населением 6,7 млн человек (при несоизмеримой плотности населения) при условии открытой (нерегулируемой) экономической интеграции нежелательно из-за угрозы утраты территории по варианту Косово (Югославия).

На Дальнем Востоке примером последствий пренебрежения этими выводами является судьба Маньчжурского государства. Маньчжуры, как потомки чжурчжэней, проживавшие здесь испокон веков, в XVII в. завоевали Китай. Однако их собственная численность к началу XX столетия едва превышала 5 млн человек. Ресурсы нации тратились на комплектование административного аппарата страны и армии. При наличии дешевой (китайской) рабочей силы это привело к тому, что маньчжуры перестали сами осваивать собственную территорию и обрабатывать землю. Поэтому появление англичан и французов у берегов Японского моря в середине XIX в. привело к угрозе утраты слабозаселенной территории Северной Маньжурии. Тогда угрозу удалось предотвратить только за счет передачи левобережья Амура и Уссурийского края России, незадолго до этого подписавшей Вечный мир с Англией и Францией. Россия буквально закрыла вновь приобретенной территорией доступ этим странам в глубь материка. Однако результаты оказались временными. Предпринятое через 50 лет после этого строительство Россией порта Дальний и КВЖД, осуществленное на условии международной интеграции, привело к отмене запрета на заселение маньчжурских земель китайцами (ханьцами). Активное расселение последних на вотчинной территории маньчжуров стало причиной того, что с переменой власти в Китае в 1912 г. Маньчжурское государство перестало существовать. Предпринятая в 1930–1940-х гг. попытка его воссоздания как государства Маньчжоу-го закончилась неудачей.

Поэтому первостепенной задачей ДВР является создание условий для восстановления сельскохозяйственного производства и организации обработки земли не для китайских рабочих, квота на ввоз которых только в Приморском крае составляет 15 000 человек, а для русских крестьян.

Именно экономическая неосвоенность и незаселенность территории островов

Тарабарова в пойме Амура определила возможность их передачи КНР (для обеспечения беспрепятственного прохода китайских судов из Амура в Уссури), как гарантию вступления России в ВТО (условие интеграции и глобализации) в октябре 2004 г.

В ситуации подобной Краю Косово сегодня находятся южные штаты США, власти которых в целях пресечения незаконной миграции вынуждены строить стену на границе с Мексикой. В России в несколько иной, но буквально в обособленной экономической ситуации находится Калининградская область, гарантией сохранения современного статуса которой являются: армия, наличие и возможности транспортных коммуникаций, соединяющих ее с Россией, а также численность проживающего в ней русского населения.

Таким образом, к особенностям экономического взаимодействия ДВР и СВК следует отнести следующее:

1. Результаты начавшихся одновременно 140 лет назад процессов освоения сопредельных территорий оказались различными: СВК стал самодостаточной территорией, а ДВР – нет. Задача самообеспечения продовольствием Дальнего Востока до сих пор не решена.

2. Возникновение Большой экономической системы «ДВР – СВК» накладывает на взаимодействующие стороны необходимость соблюдения правил функционирования БЭС, главным из которых является необходимость управления системой.

3. Продажа российской электроэнергии в Китай по цене в несколько раз меньшей, чем внутри России, подрывает основу экономического взаимодействия сопредельных территорий и не соответствует интересам государственной безопасности.

4. Географические условия размежевания сопредельных территорий России и Китая таковы, что с развитием экономики СВК сброс промышленных отходов и иных загрязнений на территорию ДВР будет увеличиваться.

5. Экономическое взаимодействие между ДВР и СВК на условиях международной

интеграции и глобализации (при наличии в ДВР признаков деколонизации) проблематично (или невозможно) из-за угрозы утраты территории по варианту Косово (Югославия).

6. Армия, население и транспорт в условиях современного состояния экономики ДВР являются минимальными факторами, обеспечивающими сохранение территории в составе России и определяющими устойчивость ее развития и внешнеэкономического взаимодействия. В условиях соизмеримой численности с гражданским населением армия и ее возможности (в том числе по сооружению инженерных коммуникаций и объектов) имеют повышенное значение для ДВР.

7. В условиях падения производства и ухудшения жизни продолжается устойчивый отток собственного населения с территории ДВР, при сохранении которого вложение иностранных инвестиций в экономику региона проблематично.

Общий вывод: Переход государства к международному взаимодействию на условиях интеграции и глобализации экономики, при отсутствии преимущества в численности и качестве населения, чреват угрозой утраты приграничных территорий, процесс (освоения) колонизации которых не закончен. Эта угроза многократно усиливается, если процесс интеграции и глобализации происходит с сопредельным государством, значения определяющих факторов которого многократно больше.

Из вышеизложенного следует, что Послание Президента России народу страны (апрель 2006 г.), в котором отдается приоритет проблемам состояния армии, численности населения и транспорта, является своевременным.

Предпринимаемые Правительством РФ меры по разрешению возникших проблем на Дальнем Востоке и активизации развития его экономики со временем, возможно, позволят снять ограничения, вытекающие из анализа современных условий экономического взаимодействия Дальнего Востока России и Северо-Востока Китая.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ *Татценко К. В.* Взаимодействие России и Китая на Дальнем Востоке. Этапы колонизации и интеграции // Социально-экономическое развитие Дальнего Востока: конкурентные преимущества и проблемы безопасности: Мат. междунар. науч. конф. 23 апреля 2004 г. Владивосток, 2004. С. 79–86.

² *Ларин В. Л.* Китай и Дальний Восток России в первой половине 90-х: проблемы регионально-го взаимодействия. Владивосток: Дальнаука, 1998.

³ *Татценко К. В.* Некоторые тенденции и проблемы экономического взаимодействия Северо-востока Китая и Дальнего Востока России // Мат. четвертой конф.-конкурса науч. работ молодых ученых и аспирантов Хабаровского края. 29–30 января 2002 г. Хабаровск, 2002. С. 175–182.

⁴ *Анисимов А. Н.* Вступая в ВТО, Россия вступит в Китай // РФ сегодня. 2002. №11. С. 43–44.

⁵ *Татценко К. В.* Некоторые тенденции и проблемы экономического взаимодействия Северо-востока Китая и Дальнего Востока России.

⁶ *Яшинов Е. Е.* Тихоокеанские проблемы. Мысли и факты // Вестник Маньчжурии. 1925. № 3–4. С. 12.

⁷ Меморандум генерала Танака Гиити 25 июля 1927 года // История войны на Тихом океане. М., 1957. Т. 1. С. 337.

⁸ *Татценко К. В.* Некоторые вопросы обеспечения электроэнергией Дальнего Востока России, или О том, что такое «энергетический кризис» в Приморье, о «веерном отключении потребителей» и о многом другом, что с этим связано. Владивосток: ГУП ИПК «Дальпресс», 2001.

⁹ *Ишаев В. И.* Дальний Восток России: долгосрочные перспективы сотрудничества в Северо-Восточной Азии. Хабаровск: ДВО РАН, 2000.

¹⁰ *Татценко К. В.* Тенденции экономического взаимодействия Дальнего Востока России и Северо-Востока Китая. Владивосток: Дальнаука. 2006.

¹¹ *Огава Кадзуо.* Перспективы развития экономического сотрудничества в зоне Японского моря // Проблемы Дальнего Востока. 1993. № 4. С. 3–6.