

**РАЗВИТИЕ МЕЖКОРЕЙСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА
В ОБЛАСТИ ЭКОНОМИКИ В 2000–2007 ГОДАХ
(на примере трех совместных проектов)**

*Работа представлена кафедрой мировой политики
Санкт-Петербургского государственного университета.
Научный руководитель – доктор исторических наук, профессор С. М. Иванов*

Статья посвящена проблеме межкорейских отношений в области экономики. В статье рассматривается значение первого межкорейского саммита 2000 г., открывшего новую возможность развивать межкорейские отношения. Подробно анализируется развитие экономического сотрудничества двух Корей на примере трех основных экономических проектов.

Ключевые слова: *межкорейское экономическое сотрудничество, межкорейские отношения.*

Park Zhu Yeng

**DEVELOPMENT OF INTER-KOREAN ECONOMIC COOPERATION
IN 2000–2007
(IN CASE OF THREE JOINT PROJECTS)**

The article deals with the problem of inter-Korean economic relations. The author analyses the current status of economic cooperation between the two Koreas after the 2000 inter-Korean summit. The author focuses on the prospects of economic cooperation on the basis of three successful inter-Korean economic projects.

Key words: *inter-Korean economic cooperation, inter-Korean relations.*

Межкорейские отношения пережили немало кризисных событий и противостояний за полвека после разделения Корейского полуострова. Однако меняющийся мирополитический процесс современного мира и стремление двух государств к объединению обеспечили возможности развития межкорейских отношений.

С конца 1980-х до начала 1990-х гг. мировое сообщество пережило немало перемен, в том числе распад СССР и Восточной Европы. Распад СССР и Восточной Европы привел к сокращению дипломатических отношений с внешним миром. К тому же политика открытия Китая, заключение дипотношений СССР и КНР с Южной Кореей, бывшими союзниками северокорейской политической системы, поставили Северную Корею в положение дипломатической изоляции*.

В 1990-е гг. экономическая ситуация КНДР постепенно ухудшилась из-за потери своих главных экономических партнеров – СССР и КНР, перешедших к системе рыночной экономики. С 1990 по 1998 г. КНДР переживает длительный экономический спад, и только с 1998 г. появились признаки оживления: реальный ВВП того года составил 75% ВВП 1989 г. [8].

В середине 1990-х гг. система государственного распределения почти прекратилась. Начался массовый голод. На основе доклада Конгресса США в КНДР в период 1995–1999 гг. от голода умерло от 800 тыс. до 3 млн чел. [2].

В ежегодном новогоднем обращении народам 2000 г. северокорейский лидер Ким Чен Ир официально признал, что КНДР переживает довольно серьезный экономический кризис [9].

Находясь в таком состоянии, КНДР создала, что ей необходима внешняя помощь. КНДР начала пытаться выйти из изоляции, применяя новый подход по отношению к внешнему миру, в том числе и к Южной Корее, так как для Северной Кореи налаживание отношений с Южной Кореей может давать не только экономическую помощь и сотрудничество от Юга, но также на этой основе КНДР может приобрести шанс на помощь и сотрудничество с другими государствами.

Со стороны Южной Кореи политика «солнечного тепла», провозглашенная в 1998 г. президентом Ким Дэ Джуном, была направлена на преодоление враждебности и сотрудничество, она включала также помощь Северу в борьбе с отсталостью [1, с. 46]. Частично формировалось экономическое и социально-культурное сотрудничество, в том числе как туристическая программа в северо-корейских горах Гымгансан, состояние обмена и сотрудничества в социально-культурной сфере как визит артистов, команд спорта, членов религиозных организаций.

Активная политика примирения Южной Кореи выразилась в идее организовать центр исследования для создания межкорейского экономического сообщества. Это нашло отражение в «Берлинской декларации» президента Южной Кореи Ким Дэ Джун от января 2000 г., который 9 марта выступил с призывом активизировать двусторонний диалог на правительственном уровне для расширения экономической помощи Северной Корее.

В этой декларации президентом Кимом было заявлено намерение Южной Кореи оказать экономическую поддержку Северу через межкорейское сотрудничество и совместные проекты. Он также подчеркивал, что правительство Южной Кореи готово помочь Северу преодолеть экономические трудности, начиная совместные экономические проекты на основе государственной инициативы в таких областях, как строительство инфраструктуры, создание институциональных систем для инвесторов, реформа аграрной структуры [7].

При таких внешних и внутренних обстоятельствах 13–15 июня 2000 г. впервые в межкорейской истории состоялся саммит на

высшем уровне, в ходе которого была подписана совместная межкорейская декларация. Лидеры обеих сторон согласились на необходимость сохранения мира на Корейском полуострове и заверили в намерении ненападения друг на друга.

Первый межкорейский саммит и декларация, заключенная в ходе саммита, имеют большое значение в истории межкорейских отношений.

Во-первых, первая встреча между лидерами двух Корей за 55 лет после разделения страны – этот факт уже сам по себе имеет историческое значение. Декларация и принятые соглашения при встрече показали стремление лидеров к развитию отношений между Югом и Севером.

Во-вторых, на основе признания и уважения существующих систем Юг и Север согласились решить проблему объединения Кореи через диалоги. Две Кореи заявили, что они будут субъектами решения своей проблемы, и в этом смысле первый межкорейский саммит создал постоянный канал между Югом и Севером без посредников. По сравнению с прошлым, когда договоренность о проведении межкорейского саммита была достигнута по инициативе президента США Джимми Картера в 1993 г., в этот раз Юг и Север сами решили провести саммит.

В-третьих, первый саммит способствовал институционализации межкорейского сотрудничества в разных сферах. В четвертом пункте декларации лидеры двух Корей согласились на расширение экономического сотрудничества для сбалансированного роста экономики на Корейском полуострове.

Однако первый саммит носил прежде всего политический характер. После этого события заметно увеличилось межкорейское сотрудничество в разных сферах. Среди них самое успешное развитие произошло в области экономики.

Рост взаимной торговли. До первого межкорейского саммита 2000 г. в основном происходило межкорейское сотрудничество по инициативе неправительственных организаций с гуманитарным характером, а после саммита межкорейское экономическое со-

трудничество начало развиваться на более широкой основе. Оно стало выражаться не только в виде проектов между южнокорейскими предприятиями и северокорейскими неправительственными организациями, но также в виде межправительственных совместных экономических проектов.

По статистике в 1998 г. в общем торговом обороте СК (рис. 1) межкорейское сотрудничество занимало лишь 13%, а в 2005 г. увеличилось на 26% и в 2006 г. (с января до октября) составило 1 млрд 169 млн долл. Этот объем на 33,5% больше, чем в 2005 г. [5, с. 17].

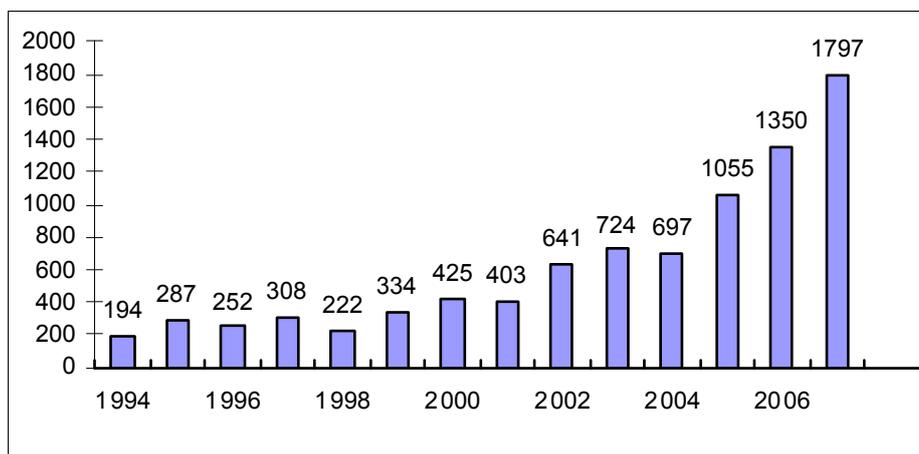


Рис. 1. Торговый оборот между РК и КНДР, млн долл. США [13]

Среди них межкорейская торговля постоянно увеличивалась, а инвестиции и экономическая помощь резко увеличились с 1995 г. В итоге торговля занимает 39,8%, инвестиции – 25,6% и экономическая помощь занимает 34,6% от общего объема межкорейского экономического сотрудничества за 2005 г. [5, с. 18].

В первой половине 2007 г. торговый оборот между Югом и Севером составил 720 млн долл., увеличившись на 28,6% по сравнению с 2006 г. В том же году экспорт Южной Кореи в Северную Корею составил 390 млн, увеличившись на 9,4% по сравнению с прошедшим годом, а импорт из Северной Кореи составил 330 млн, увеличившись на 63,3% по сравнению с прошедшим годом. Из общей торговли коммерческая торговля составила 560 млн долл., увеличившись на 45,4% по сравнению с 2006 г., а некоммерческая торговля уменьшилась на 8,2%, составив 160 млн долл. Из коммерческой торговли обычная торговля увеличивалась на 65,9% по сравнению с 2006 г., составляя 210 млн долл.

Объем инвестиций в проект промышленного комплекса в Гэсоне увеличился на 77,8% по сравнению с 2006 г., составил 190 млн долл. Среди некоммерческой торговли южнокорейская государственная поддержка увеличилась на 122,9% по сравнению с прошедшим годом, составляя 200 млн долл. На такой же период экспорт Юга Северу составил 88,2% индустриальных изделий и 11,8% сырья, а импорт Юга из Севера составил 58,1% индустриальных товаров и 41,9% сырья [15]. Основная продукция, выросшая в импорте Севера Югу, – это минеральные ресурсы: цинк, песок и морепродукты, а Юга Северу – это строительное оборудование и вспомогательные материалы для заводов [10].

Экономическая помощь Юга Северу. Как выше сказано, экономические трудности Северной Кореи и политика южнокорейского правительства потребовали экономической помощи Юга Северу. Экономическую помощь Юга Северу можно разделить на два вида – фонд межкорейского сотрудничества и помощь в виде продовольственных продуктов и удобрения.

Экономическая помощь южнокорейского правительства и неправительственных организаций с июня 1995 г. до конца 2006 г., состав-

ляющая 1645 млн долл. США, является также одним из факторов, влияющих на развитие межкорейского диалога и сотрудничества (табл. 1).

Таблица 1

Экономическая помощь Южной Кореи Северной Кореи, млн долл. США

Показатель		Июнь 1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Итого
РК	Правительство	232	3	27	11	28	81	75	89	94	115	136	199	1 091
	Неправительственная организация	0	2	21	21	19	32	60	46	64	133	77	80	554
	Итого	232	5	47	32	47	114	135	135	158	248	213	280	1 645
Мировое сообщество		56	98	264	302	360	182	365	274	157	184	121	25	2 386
Итого		288	102	311	334	407	296	501	409	314	432	333	305	4 031

Источник: *Son G. W.* Development of Inter-Korean relations and future tasks since the South-North Korea Summit. Korea Institute for National Unification. Seoul., 2007. P. 18.

Три межкорейских экономических проекта. Идеи саммита 2000 г. о межкорейском сотрудничестве развивались в основном в трех главных межкорейских экономических проектах – туристический проект в горах Гымгансан, строительство промышленного комплекса в Гэсоне и объединение железнодорожных сетей Севера и Юга.

Рассмотрим эти совместные проекты, дававшие стимул и потенциал к межкорейскому сотрудничеству и сближению.

1. *Туристический проект в горах Гымгансан.* Туристический проект в горах Гымгансан – это первый межкорейский экономический проект**. Этот проект был реализован благодаря бывшему президенту предприятия «Хюндай» Джонг Джу Ен и северокорейской политике «солнечного тепла» правительства Ким Дэ Джуну.

Посещая свой родной город Тончхон в Северной Кореи, 31 января 1989 г. Джонг Джу Ен согласился с северной стороной на целесообразность развития района гор Гымгансан и озера Тончхон***. Однако из-за первого ядерного кризиса Северной Кореи 1992 г. межкорейские отношения резко затормозились, и этот проект также не развивался.

После того как Ким Дэ Джун стал 15-м президентом Южной Кореи, он начал проводить активную северокорейскую политику, в том числе 30 апреля 1998 г. им были заявлены меры по активизации межкорейского

экономического сотрудничества [11]. Эти меры по активизации межкорейского экономического сотрудничества заключаются в разрешении инвестиций южнокорейских предприятий в Северной Кореи без определения объема, разрешении визитов глав южнокорейских предприятий и разрешении проведения совместных экономических проектов с Севером на рыночных принципах без вмешательства правительства. Одним словом, эта мера подчеркнула, что субъектом межкорейского экономического сотрудничества является негосударственная (гражданская) организация [11]. Учитывая указанные обстоятельства, Джонг Джу Ен подписал соглашение о проекте туризма в горах Гымгансан 29 октября 1998 г. [12], и была создана компания «Хюндай Асан» в качестве главного организатора этого проекта.

Начиная с поездки в горы Гымгансан на пароме Гымган первой южнокорейской туристической группы, состоявшей из 826 человек, в том числе членов разделенных семей и людей, чьи родные города находятся в Северной Кореи, количество туристов постоянно увеличивалось. До конца 2007 г. всего 1 млн 730 тыс. человек участвовали в программе, 40 южнокорейских предприятий вложили 300 млн долл. в данный проект, и в нем работают более 2 тыс. человек с Юга и Севера [13].

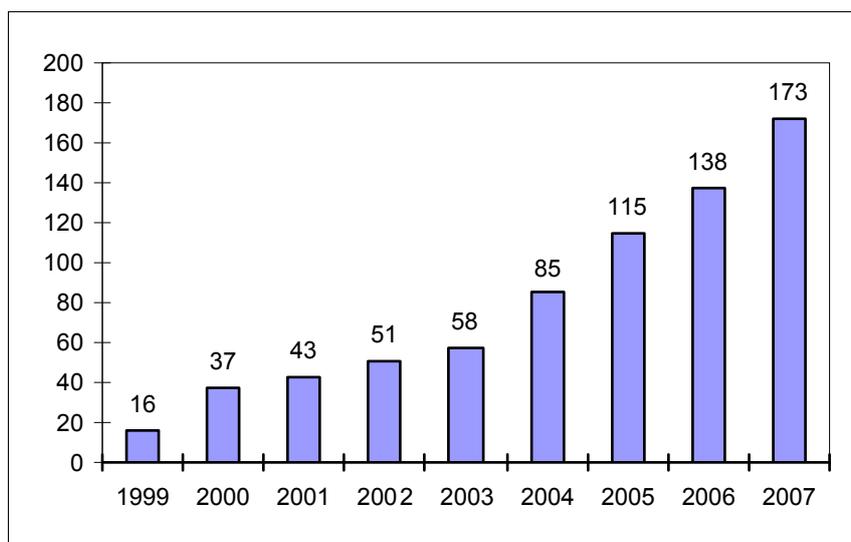
Помимо этого были построены площадки для игры в гольф и гостиницы, а в ноябре

2006 г. открылся пункт южнокорейского банка для предприятий и туристов. Ожидается разработка 10 туристических программ и инвестиции в сумме 2 млрд 260 млн долл. до 2025 г. [13].

Можно выделить три основные характеристики проекта Гымган. Во-первых, этот проект является негосударственным и одновременно миротворческим, ведущим к улучшению межкорейского экономического сотрудничества. Результат опроса, проведенный компанией Research and research в 2006 г., показывает, что 72,9% отвечавших южнокорейских граждан сказали, что благодаря туристической программе Гымган они приобрели положительное мнение о Северной Корее [13]. Этот проект давал южнокорейским туристам ощутить развитие межкорейских отношений, так как поездка в Северную Корею в прошлом была лишь мечтой.

Во-вторых, этот проект является путем к сохранению стабильных межкорейских отношений. Он был первым межкорейским экономическим проектом. Северная Корея перевела воинскую часть на другое место для проведения этой программы в горах Гымгансан, и даже тогда, когда произошло столкновение между Югом и Севером в Желтом море в июне 2002 г., программа продолжалась. Так, туристическая программа в горах Гымгансан была импульсом для стабильных межкорейских отношений, дававшим возможность продолжать межкорейское сотрудничество независимо от политической ситуации.

В-третьих, с помощью этой программы реализуется сбалансированное развитие экономики Юга и Севера в едином экономическом сообществе на Корейском полуострове. В будущем планируется расширение этой программы на другие районы Северной Кореи и ожидается активизация инвестиций.



Источник: www.unikorea.go.kr

Рис. 2. Динамика роста количества южнокорейских туристов в горах Гымгансан, 10 тыс. чел.

2. *Промышленный комплекс в Гэсоне.* На основе южнокорейского капитала строительство промышленного комплекса площадью 66,1 км² в северокорейском городе Гэсоне началось в июне 2003 г. Гэсон – это город, который является одной из главных военных баз Северной Кореи, где рядом находятся NLL (Northern Limit Line – Северная пограничная

линия) и ДМЗ (Демилитаризованная зона между двумя корейскими государствами).

Идея строительства комплекса заключается в создании свободных торговых зон, привлекающих иностранные инвестиции в регионы Северо-Восточной Азии.

В этом комплексе южнокорейские предприятия производят продукцию, используя

северокорейские земли и рабочую силу. Сначала был построен показательный комплекс. С декабря 2004 г. по сентябрь 2006 г. 15 южнокорейских предприятий поселились в показательном комплексе, в декабре 2004 г. первая продукция была произведена, и продолжается производство. В 2006 г. был построен первый корпус основного комплекса, и в нем 26 южнокорейских предприятий начали производить продукцию. Основная продукция в комплексе – это часы, запчасти для часов, обувь, одежда, кухонный инструмент, насосы для автомобилей, мониторы и т. д.

В декабре 2007 г. в комплексе находилось всего 65 предприятий, общее производство достигло 273 млн долл., в них работало 22 538 северокорейских сотрудников и 785 южнокорейских сотрудников [6].

Проект строительства промышленного комплекса в северокорейском городе Гэсон имеет важное значение в отношениях между двумя Кореями, поскольку северокорейская военная база превратилась в базу сотрудничества двух КореЙ. Он также является экономически по-настоящему взаимновыгодным проектом для Юга и Севера. Это более развитый проект, чем программа в горах Гымгансан, где использовались только северокорейские земли, так как здесь используются и северокорейская земля, и рабочая сила Северной Кореи. Этот проект дал южнокорейским средним и малым предприятиям, ищущим новые рынки за границей, возможность создавать новые места для развития своего бизнеса.

3. Объединение железнодорожных сетей Севера и Юга. Объединение железнодорожных сетей и дорог между Югом и Севером является проектом, который продемонстрировал большой прогресс после первого межкорейского саммита. 19 февраля 1992 г. Юг и Север обсуждали проект объединения железнодорожных сетей и дорог между двумя Кореями при заключении основного соглашения между РК и КНДР [3]. Однако реализация этого проекта началась только после саммита 2000 г.

В июне 2000 г. в ходе первых переговоров на уровне министров Юг и Север согласились на соединение железнодорожного сообщения Кёны (между Сеулом и Синьджу), в сентябре того же года на вторых переговорах договорились об объединении дорог Кёны. В апреле 2002 г. в ходе визита специального посланца президента Республики Корея Лим Донг Вон в КНДР была достигнута договоренность об объединении железнодорожных сетей и дорог Донгхе (на восточной части Корейского полуострова). В сентябре 2002 г. началось строительство для объединения железнодорожных сетей Кёны и Донгхе. В результате этого дорога Донгхе построена осенью 2003 г. и используется для туризма в горах Гымгансан, а дорога Кёны построена в начале 2004 г. и используется для промышленного комплекса в Гэсоне. Железнодорожное сообщение также объединено, и показательное отправление поезда прошло удачно в мае 2007 г.

Объединение железнодорожных сетей и дорог между Югом и Севером является одним из главных межкорейских экономических проектов вместе с промышленным комплексом в Гэсоне и с туристической программой в горах Гымган, и одновременно объединение железнодорожных сетей и дорог способствует развитию межкорейских экономических проектов.

Юг и Север ожидают от этого проекта следующих эффектов: во-первых, уменьшение затрат на логистику благодаря объединению железнодорожных сетей. Например, перевозка посредством железных дорог из Сеула в Пхеньян и обратно стоит 130 долл. США за 1 TEU (Twenty-foot Equivalent Units: контейнер 20 футов) и требует 1–2 дней, когда водный транспорт между южнокорейским Инчон и северокорейским Нампо стоит 720 долл. США и требует 6–8 дней [14]. В 2006 г. торговый оборот между Югом и Севером составил 1,35 млрд долл. США, увеличился больше чем в 3 раза по сравнению с 2000 г. (был 430 млн). Транспорт объединенных железно-

дорожных сетей будет способствовать резкому увеличению торгового оборота между Югом и Севером.

Во-вторых, объединение железнодорожных сетей способствует формированию национального экономического пространства и далее экономического сотрудничества в регионе Северо-Восточной Азии. Объединенные железнодорожные сети способствуют активизации железнодорожного транспорта и в конце концов формированию единого регионального экономического сообщества и созданию единого экономического сообщества в Северо-Восточной Азии, так как ЕС также начал формироваться со снятия разных требований между государствами для эффективного транспорта угля и стали.

В-третьих, объединенные железнодорожные сети способствуют развитию промышленного комплекса в Гэсоне, развитию межкорейских туристических программ и других межкорейских проектов в разных областях, так как можно сэкономить расходы на дорожный транспорт и время.

В-четвертых, в среднесрочной или долгосрочной перспективе соединяется ТКР (Транскорейская железная дорога) с TSR (Транссибирская железная дорога) и с TCR (Транскитайская железная дорога). Корея сможет иметь континентальную связь с Северной Кореей, Китаем, Россией, Монголией и даже с Европой. Корея станет важным пунктом связи между морем и континентом. Все это дает обеим Кореям значительные экономические преимущества.

В-пятых, объединенный железнодорожный путь улучшает уровень индустрии и жизни жителей Северной Кореи. Северная Корея использует железную дорогу для 90% грузоперевозок, 60% перевозок пассажиров [13]. Объединение межкорейских железнодорожных сетей способствует модернизации северокорейского железнодорожного транспорта.

Помимо этого объединенные железнодорожные сети между Югом и Севером спо-

способствуют ослаблению военного напряжения и установлению мира на Корейском полуострове. К примеру, в процессе строительства соединенного железнодорожного сообщения был проведен так называемый «коридор мира» в демилитаризационной зоне, куда проходит железнодорожный путь Кёны – Донхэ, после совместной операции обезвреживания мин, а также была установлена прямая военная телефонная сеть.

Для Южной Кореи межкорейская объединенная железная дорога имеет особую значимость, поскольку 99,9% сырья, используемого в стране, привозится через море. Иметь сухопутную транспортную сеть очень важно с точки зрения государственной стратегии.

Выводы. Меняющийся мирополитический процесс современного мира и внутригосударственное состояние двух Корей дает возможность развивать межкорейское сотрудничество в разных сферах. Особенно после первого исторического межкорейского саммита 2000 г. сотрудничество между двумя государствами было заметно расширено: реализованы разные совместные экономические проекты.

Межкорейское экономическое сотрудничество пока не принесло значительного вклада в экономику двух корейских государств, но экономическая помощь в виде продовольственных продуктов и удобрения в некоторой степени способствовала смягчению северокорейской продовольственной проблемы, и межкорейские совместные проекты дают возможность выхода из экономического кризиса Севера.

Известно, что чем больше разница в экономике в двух разделенных государствах, тем дороже стоит процесс их объединения. Проведение совместных экономических проектов, таких, как туристическая программа в горах Гыгансан, строительство промышленного комплекса в Гэсоне и проект соединения железнодорожного сообщения, способствует систематизированию межкорейского экономического сотрудничества и повыше-

нию качественного уровня диалога и контактов между двумя государствами.

Межкорейские обмены и сотрудничество в области экономики являются одной из опор, которые поддерживают политику мира и процветания. Они будут способствовать ликвидации недоверия между двумя Кореями, которое сохранялось на протяжении полувека, путем ослабления военной напряженности на полуострове и будут играть

важную роль в восстановлении национальной общности корейского народа.

На основе развития экономического сотрудничества между двумя Кореями мы можем надеяться на расширение сотрудничества в области политической и военной, т. е. можно сказать, что межкорейское экономическое сотрудничество – это возможная основа отношений двух КореЙ в процессе их объединения.

ПРИМЕЧАНИЯ

* Из статьи Ким Чен Ира «Наш социализм, в центре которого находится народ, никогда не гибнет», опубликованной в «Нодон Синмун» 5 мая 1991 г., можно узнать о давящем кризисном сознании КНДР в это время.

** Этот проект является прежде всего экономическим сотрудничеством между двумя Кореями, так как основная идея его заключалась в развитии туристических программ для того, чтобы Север получил прибыль и реализовывал подобные проекты в будущем.

*** Горы Гымгансан, 1638-метровой высоты, расположенные в провинции Канквон Северной Кореи, считаются одними из самых красивых и мистических мест Корейского полуострова, куда южнокорейские граждане только мечтали попасть, так как поездка в Северную Корею запрещена для них.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Толорая Г. Корейский полуостров в поисках пути к стабильности // МЭ и МО. 2008. № 1. С. 45–56.
2. Забровской Л. В. Реалии северокорейской внутривнутриполитической жизни (1990-е годы – начало XXI в.): Доклад на конференции «Социально-гуманитарные исследования: проблемы общественной востребованности».
3. Agreement on Reconciliation, Non-aggression, and Exchanges and Cooperation Between South and North Korea (The Basic Agreement), Washington, D.C., December 13, 1991.
4. South-North Korea Joint Declaration, Pyongyang, June 15, 2000.
5. Son G. W. Development of Inter-Korean Relations and Future Tasks since the South-North Korea Summit. The June 15 Summit and Building of a Peace Regime on the Korean Peninsula. Korea Institute for National Unification. Seoul., 2007. P. 3–44.
6. Unification White Book 2008. Ministry of Unification of Republic of Korea. P. 350.
7. Address by President Kim Dae-jung of the Republic of Korea at the Free University of Berlin. March 9, 2000.
8. Нодон Синмун. 09 сентября 1999 г.
9. Нодон Синмун. 01 января 2000 г.
10. Yonhap News. 26 июля 2007 г.
11. Hankook Ilbo. 01 мая 1998 г.
12. Munhwa Ilbo. 03 ноября 1998 г.
13. Ministry of Unification of the Republic of Korea. URL: www.unikorea.go.kr
14. The Korea Transport: Institute. URL: www.koti.re.kr
15. Korea International Trade Association. URL: www.kita.net