

## От редактора рубрики

Российско-китайское приграничное сотрудничество имеет длительную историю формирования, развития и структурирования. С одной стороны, оно представляет собой торгово-экономические связи, туристические и образовательные обмены. С другой стороны, оно проявляется в умении создавать работающие совместные проекты, платформы и инициативы, которые не только показывают реальный уровень двустороннего сотрудничества, но и являются инструментами расширения двусторонних связей. Такие совместные инициативы, которые затрагивают в основном инфраструктурные и логистические аспекты, должны создавать определённые интеграционные механизмы, могущие связывать приграничные регионы взаимовыгодными отношениями и служить импульсом для их внутреннего развития. Сверхзадачей такого проекта может являться развитие не только приграничных территорий, но и отдалённых от границы районов. За два десятилетия развития политических отношений между странами было апробировано несколько крупных совместных проектов – от попыток сотрудничества в регионе реки Туманган до инициатив по реализации модели «городов-близнецов» Хэйхэ и Благовещенска.

В данном номере представлены на первый взгляд абсолютно разные материалы, отличающиеся не только методологическими подходами и формой подачи материала, но и предметом и объектом исследования.

Для того чтобы чётко определить объект и предмет темы номера, охарактеризовать основные черты приграничного сотрудничества, выявить внутреннее содержание российско-китайского сотрудничества и очертить круг проблем приграничного развития с точки зрения совместных проектов, вниманию читателей предлагается статья Д. А. Изотова и С. Е. Юна «Приграничное сотрудничество как объект исследования». Авторы вводят две ключевые характеристики приграничного сотрудничества и, исходя из них, анализируют его механизм и проблемы взаимодействия. В работе на конкретных примерах доказывается, что за два неполных десятка лет российско-китайских приграничного взаимодействия наблюдаются диаметрально противоположные эффекты в плане создания торговой, транспортной и жилой инфраструктуры в населённых пунктах, расположенных в приграничной зоне. Кроме того, авторы указывают на снижение интереса к российско-китайскому приграничному сотрудничеству в российских научных журналах, что объясняется, во-первых, уходом «эйфории» от активизации экономических взаимодействий в результате урегулирования проблем, связанных с размежеванием государственной границы; во-вторых, гораздо большей ориентацией российской экономики (ввиду исторических причин) на страны Европейского Союза и ближнее зарубежье.

Нужно также отметить, что российско-китайские проекты, такие как строительство моста через р. Амур, формирование модели городов-близнецов Хэйхэ-Благовещенск, создание приграничного торгово-экономического комплекса «Пограничный – Суйфэньхэ», проект «Дальний Восток» и другие, находятся в компетенции местных органов власти и в их развитии заинтересованы, прежде всего, регионы. Поэтому управление региональным сотрудничеством должно быть динамичным, чут-

ким. Но, как указывают авторы статьи, российские муниципальные образования до сих пор не наделены реальными правами на участие в этой деятельности. Закон о приграничном сотрудничестве мало влияет на позицию осторожного выжидания с российской стороны. По словам М. Терского, директора Тихоокеанского центра стратегических разработок, «Сегодня большинство представителей приграничных муниципальных образований, отвечая на вопрос «Приграничье – это бремя или конкурентное преимущество?», пока склоняются к первому варианту. О чём можно говорить, если сегодня на долю региональных властей приходится менее 5% управленческих решений, касающихся приграничного сотрудничества, а на долю местных властей и вовсе – 0,4%?!»<sup>1</sup>.

Китайская сторона придерживается практически противоположной позиции. Китай смело продвигает и апробирует инициативы и заявляет о расширении внешней открытости своих регионов, предоставляя им полномочия для реализации регионального сотрудничества с соседними странами. Эта позиция отражена в статье У Хао и Янь Тао «Пилотная зона Чаньчунь – Цзилинь – Тумэнь: новая модель открытости и освоения приграничных регионов». В работе авторы очень детально рассказывают о новой инициативе в области регионального сотрудничества в Северо-Восточной Азии и активизации процесса восстановления старых промышленных баз северо-восточного региона. Эта инициатива является не только реанимацией проекта развития в регионе Тумэньцзян, но и попыткой апробировать новый режим освоения и открытости приграничных территорий. Кроме того, авторы делают акцент не на двусторонних отношениях со странами СВА, в частности с Россией, а на многостороннем международном координационном механизме. В статье красной нитью проходит идея о необходимости внешнего импульса для запуска и развития внутренних интеграционных процессов в масштабе провинции Цзилинь, Северо-Восточного Китая в целом, с возможным включением в этот процесс развитых приморских провинций Юго-Востока страны. Такой проект кажется практически неосуществимым, но сама заявка на решение этой задачи и ряд практических шагов позволяют говорить о том, что в этой стране умеют использовать стратегию внешней открытости для решения внутренних проблем. Авторы детально рассматривают внешнюю стратегию провинции Цзилинь в контексте расширения регионального сотрудничества, но не проецируют эту концепцию на две другие провинции Северо-Востока, что косвенно указывает на отсутствие единого видения сотрудничества Северо-Востока с соседними странами. Хотя в нашем сознании Северо-Восток КНР воспринимается как целостность.

В заключительной статье рубрики, написанной С.Ю. Вradiем, автор, опираясь на свои многолетние исследования проекта Туманган и опыт участия в нём, даёт характеристику этого проекта, определяет его значение, как для российской, так и для китайской сторон, обрисовывает перспективы двустороннего сотрудничества. Необходимо подчеркнуть, что проект Туманган показателен для российско-китайских отношений. Этот проект является, в отличие от всех вышеперечисленных, многосторонним, в нём участвуют Россия, КНР, Монголия, КНДР и Республика Корея. Несмотря на то, что российские исследователи считают его провальным для России, у этого проекта есть и положительные следствия, вытекающие из его многосторонности. Во-первых, он многовариантен – например, российская и китайская стороны, не договорившись о сотрудничестве в использовании портов, нашли другие решения своих проблем:

<sup>1</sup> Закон о приграничном сотрудничестве даст «зелёный свет» международным проектам XXI века // Ежедневные новости Владивостока [Электронный документ]. URL: <http://novostivl.ru/msg/8735.htm>. [Дата обращения: 15.11.11].

ими была построена железная дорога Камышовая – Хуньчунь, Китай сумел взять в аренду порт Раджин, а Россия провела железнодорожную ветку Хасан – Раджин. Во-вторых, этот проект имеет много уровней – если страны не способны наладить механизм двустороннего сотрудничества, то можно попытаться создать многосторонний координационный механизм. В-третьих, проект инициативен – он образует платформу для реализации других региональных инициатив, например, под его влиянием сформировалось «Совещание глав правительств регионов бассейна Японского моря» и т. д.

Кроме того, в своей статье автор ясно позиционирует регионы Северо-Восточного Китая, характеризует по отдельности проекты сотрудничества каждой их трёх провинций – Хэйлунцзян, Ляонин и Цилинь и определяют их роль в российско-китайском сотрудничестве. Эксперт приходит к выводу, что в приграничных интеграционных проектах с Китаем ведущую роль среди дальневосточных регионов играет Приморский край, который, активно развиваясь, может стать ключевым центром развития приграничного сотрудничества с КНР.

*Г.В. Кондратенко*