

УДК 339.924 (327.57)

Бурлаков В.А.  
Burlakov V.A.

## Перспективы развития Расширенной Туманганской Инициативы (геополитический аспект)

Prospects of development of Greater Tumen Initiative (geopolitical aspect)

---

Автор исследует проблемы развития международных региональных отношений в рамках такой структуры межправительственного сотрудничества, как Расширенная Туманганская Инициатива. Основное внимание уделяется геополитическому аспекту данной проблемы.

**Ключевые слова:** *Расширенная Туманганская Инициатива, геополитические интересы, российский Дальний Восток, Китай, Корея, Япония*



The author explores the problems of the development of international and regional relations within the framework of intergovernmental cooperation such as the Greater Tumen Initiative. He focuses on the geopolitical aspects of the problem.

**Key words:** *Greater Tumen Initiative, geopolitical interests, the Russian Far East, China, Korea and Japan*

---

Расширенная Туманганская Инициатива (РТИ) является прямым продолжением проекта "Туманган". Возникший в 1990 году проект стал единственной формой регионального экономического сотрудничества, перешедшей из состояния теоретической концепции в стадию практической (с некоторыми оговорками, конечно) реализации. Более того, заключённые в 1995 году межправительственные соглашения сделали проект "Туманган" единственным действующим институтом региональной экономической интеграции в Северо-Восточной Азии. Но если проект "Туманган" активно обсуждался в научной литературе и был постоянно на виду у средств массовой информации [1], то РТИ таким пристальным вниманием похвастаться не может.

Северо-Восточная Азия – это регион, обладающий рядом специфических особенностей. К их числу следует отнести, прежде всего, повышенную степень конфликтности. Единственная форма регионального политического сотрудничества – Шестисторонние переговоры – пока не сложилась в полноценный политический институт [4, с. 8].

Кроме того, в отличие от государств Юго-Восточной Азии, страны СВА никогда не рассматривали проблему всесторонней экономической интеграции в регионе в качестве приоритетной. Основное внимание всегда уделялось развитию двусторонних контактов или сотрудниче-

---

**БУРЛАКОВ Виктор Алексеевич**, к.полит.н., доцент кафедры журналистики и издательского бизнеса Дальневосточного федерального университета (г. Владивосток).  
**E-mail:** viktor\_burlakov@mail.ru

ству в рамках реализации каких-либо международных проектов. При этом территории, прилегающие к бассейну реки Туманной, или территории Япономорского кольца, фактически рассматривались в качестве экономической периферии. В этих условиях проект "Туманган" изначально рассматривался в качестве основного средства, стимулирующего региональное экономическое сотрудничество между территориями, выступающими периферийными по отношению к другим территориям стран СВА. Институционализация проекта давала надежду на его превращение в будущем в ядро региональных интеграционных процессов. Однако существенные геополитические, социально-экономические и политические противоречия между странами Северо-Восточной Азии не позволили оправдаться радужным надеждам начала 1990-х гг. Отношения в рамках Программы развития бассейна реки Туманной переросли в форму небольших по объёму, как правило, двусторонних проектов [3, с. 102].

Следует сказать, что российскому Приморью в рамках данного проекта отводилась подчинённая роль. Так как численность населения территории была незначительной, а возможности для широких государственных инвестиций отсутствовали, то Приморский край рассматривался, прежде всего, как транзитный регион и источник ресурсов. В последующем не исключалась возможность заселения его китайским или корейским населением. При этом даже транспортные возможности региона рассматривались как вспомогательные, а южноприморские порты Владивосток и Находка должны были стать дополнением Туманганского транспортного узла.

К началу XXI века интерес к проекту утратили все его участники, за исключением Китая, который продолжил его реализацию на своей территории – в префектуре Яньбянь (провинция Цзилинь). Основные средства были направлены на строительство и модернизацию действующих железных дорог, аэропортов, шоссейных магистралей. Другие непосредственные участники проекта "Туманган" такой активности не проявляли. Именно поэтому модернизация портов в северокорейской экономической зоне Раджин-Сонбон и российском посёлке Зарубино (юг Приморского края) не имела успеха.

Изначально Программа развития района реки Туманная предусматривала три стадии реализации:

1. создание транспортного коридора в районе реки Туманной;
2. открытие экономического коридора между странами-участниками проекта на основе интенсификации взаимных торговых и инвестиционных связей;
3. формирование треугольника экономического роста на основе сравнительных преимуществ сторон и их взаимодополняемости.

Однако к середине 2005 года, года окончания действия межправительственных соглашений, заключённых в 1995 года в рамках проекта "Туманган", некоторые успехи были достигнуты только в направлении создания транспортного коридора. Дальнейшие перспективы реализации проекта оставались при этом весьма туманными. Стороны так и не смогли выработать сколько-нибудь единое понимание ситуации в рамках проекта и сформулировать общие региональные интересы.

На восьмой встрече Консультативной Комиссии Программы развития района реки Туманной, прошедшей в сентябре 2005 г. в Чанчуне (КНР), были приняты так называемые Чанчуньские договорённости, кардинально изменившие форму сотрудничества в рамках Туманганского проекта. Во-первых, ещё на десять лет было продлено действие базовых соглашений 1995 г. по формату взаимодействия в рамках Туманганского региона. Во-вторых, Программа развития района реки

Туманная была переименована в Расширенную Туманганскую Инициативу (РТИ) (Greater Tumen Initiative – GTI), цель которой была определена как дальнейшее расширение регионального сотрудничества и кооперации для стимулирования экономического роста и устойчивого развития в Северо-Восточной Азии и Расширенном Туманганском регионе. В-третьих, географические рамки РТИ были расширены за счёт включения в неё китайских провинций Цзилинь, Хэйлунцзян и Ляонин и автономного района Внутренняя Монголия, восточных провинций Монголии, восточных портов Республики Корея, северо-кореической экономической зоны Раджин-Сонбон и Приморского края со стороны России. В-четвёртых, для привлечения частного сектора в деятельность РТИ было предложено создать Деловой Консультативный Совет, работающий при руководстве РТИ. И, в-пятых, было решено расширить возможности постоянно действующего Секретариата для продвижения региональных проектов в основных сферах сотрудничества – транспорт, энергетика, туризм и инвестиции, плюс сотрудничество в рамках охраны окружающей среды как связующее направление [8].

Данные договорённости кардинально изменили саму сущность Туманганского проекта. Программа развития района реки Туманная представляла собой чётко структурированный и выверенный по времени проект, результатом которого должна была стать определённая форма экономических отношений между её странами-членами. Проект "Туманган" первоначально достаточно конкретно, а затем более абстрактно определял конечную цель движения и задавал параметры достижения данной цели. Такой целью было формирование специфической международной зоны экономического сотрудничества на стыке границ трёх государств в районе устья реки Туманган.

Формат Расширенной Туманганской Инициативы предполагал лишь интенсификацию экономического сотрудничества. По сути, РТИ стала площадкой для представления и обсуждения проектов в ряде приоритетных направлений. В этой связи любая временная привязка становилась бессмысленной. Значение приобретал сам процесс сотрудничества.

В ходе двух следующих встреч Консультативной Комиссии была уточнена структура руководящих органов РТИ. Так, на 9-й встрече, прошедшей в ноябре 2007 года во Владивостоке, были официально созданы Департамент по энергетике, Департамент по туризму и Департамент по окружающей среде, был открыт Деловой Консультативный Совет и проведён 1-й Инвестиционный форум в рамках РТИ. На 10-й встрече в Улан-Баторе (Монголия) в марте 2009 г. был создан Департамент по транспорту и Комитет РТИ по содействию торговле.

К сожалению, с 5 ноября 2009 года Корея Народная Демократическая Республика прекратила своё членство в Расширенной Туманганской Инициативе и отозвала своих представителей из Консультативной Комиссии.

К настоящему времени институциональное оформление РТИ выглядит следующим образом. Главной структурой РТИ является Консультативная Комиссия (GTI Consultative Commission), созданная межправительственными соглашениями 1995 г. Комиссия состоит из представителей стран-членов Расширенной Туманганской Инициативы (КНР, Монголии, Республики Корея и России) в ранге не ниже заместителя министра. Деятельность Комиссии на национальном уровне курируется следующими правительственными учреждениями: министерством коммерции Китая, министерством стратегии и финансов Республики Корея, министерством финансов Монголии и министерством экономического развития России. Комиссию возглавляет председатель,

который выбирается из числа её членов на основе ротации. Свои полномочия председатель осуществляет между очередными встречами Комиссии.

Консультативная Комиссия периодически (с 2009 г. – ежегодно) собирается на официальные встречи для решения всех проблем экономического сотрудничества в рамках РТИ. Комиссия правомочна принимать решения по всем вопросам деятельности РТИ.

Мировой экономический кризис 2008 г. стал существенным вызовом системе экономического сотрудничества в рамках РТИ. Если китайская экономика им была практически не затронута, то Япония и Южная Корея пережили существенную рецессию, что, в свою очередь, повлияло на объёмы инвестиций и направления сотрудничества. Существенно снизилась активность работы Консультативной Комиссии. Её ежегодные встречи приобрели рутинный характер. Практически, каждый год обсуждаются схожие проблемы, отсутствуют какие-либо прорывные проекты.

Утрачивает интерес к работе Комиссии и российская сторона. На региональном уровне, в частности у руководства Приморского края, наблюдается определённая настороженность к сотрудничеству подобного формата. Отчасти это объясняется внутрорегиональными процессами (сменой руководства края), отчасти тем, что работа в рамках РТИ была отменена подготовкой и проведением саммита АТЭС во Владивостоке. Так, например, прошедшее во Владивостоке 10 октября 2012 г., практически сразу после окончания саммита АТЭС, 13-е заседание Консультативной Комиссии осталось незамеченным местными и федеральными средствами массовой информации.

Нельзя не учитывать и то обстоятельство, что все международные инициативы регионов жёстко контролируются федеральным центром. Немаловажно также то, что Приморскому краю по-прежнему немного может предложить своим иностранным партнёрам.

Начиная с владивостокской встречи 2007 г. параллельно со встречами Комиссии проходит Инвестиционный форум, целью которого является обмен деловой информацией между частными структурами и правительственными учреждениями для стимулирования деловой активности в Северо-Восточной Азии и повышения инвестиционной привлекательности регионов, составляющих Расширенную Туманганскую Инициативу.

Для стимулирования участия частного сектора в работе РТИ при Комиссии с 2007 г. действует Деловой Консультативный Совет (ДКС) (Business Advisory Council – ВАС), который проводит ежегодные встречи, приуроченные, когда это возможно, к встрече Комиссии РТИ. Как определялось на первой встрече Совета, его основными целями являются:

- ◆ содействие развитию экономической деятельности в регионе РТИ;
- ◆ выработка рекомендаций и предложений в области экономического сотрудничества в рамках РТИ для государственных органов стран-участниц;
- ◆ содействие формированию благоприятного инвестиционного климата в регионе РТИ;
- ◆ содействие привлечению инвестиций в регион;
- ◆ разработка механизма финансирования и определение приоритетов для финансирования;
- ◆ разработка схемы сотрудничества с новыми инвесторами [9].

С октября 2009 г. в Пекине начал действовать Исполнительный Комитет Совета (WAC Executive Committee), призванный координировать работу его членов.

Постоянно действующим органом РТИ является Секретариат (Tumen Secretariat), призванный координировать деятельность всех органов РТИ и осуществлять взаимодействие между странами-членами через национальных координаторов. Секретариат базируется в Пекине. Кроме основной функции, Секретариат осуществляет руководство структурами, созданными по приоритетным направлениям: Департамент по туризму (Tourism Board), Департамент по транспорту (Transport Board), Департамент по энергетике (Energy Board), Департамент по окружающей среде (Environment Board) и Комитет РТИ по содействию торговле (GTI Trade Facilitation Committee).

Изначально Чанчуньскими договорённостями были определены пять основных направлений сотрудничества в рамках Расширенной Туманганской Инициативы: транспорт, туризм, энергетика, торговля и инвестиции, а также сотрудничество в рамках охраны окружающей среды как связующее направление.

Сотрудничество в сфере туризма предполагало выработку странами-участницами РТИ единых подходов к формулированию политики в данной области, упрощение процедурных формальностей при пересечении границы и предложение туристических продуктов различного назначения. Принятый в Чанчуне в 2005 году "Стратегический план действий на период с 2006 до 2015 гг." предусматривал основную цель создание таких условий для развития туристического сектора, которые бы способствовали увеличению трансграничных туристических потоков в Туманганском регионе до 10-15 % в год [14].

Для достижения поставленной цели Департамент по туризму в ходе ряда встреч одобрил "План действий РТИ в сфере туризма на 2010-2012 гг." и предложил ряд проектов, к числу которых можно отнести исследование туристического потенциала Туманганского региона, ряд предложений по многофункциональным турам и предложения по упорядочиванию визового режима.

Принципиальным представляется вопрос охраны окружающей среды и особенно консолидация усилий приграничных стран в этом вопросе. Район бассейна реки Туманной всегда позиционировался как район с уникальной экосистемой (особенно на территории России), а потому любое расширение сотрудничества здесь требует значительных усилий по минимизации негативных последствий.

Перспективным представлялся и процесс регионального сотрудничества в энергетической сфере. Неравномерность насыщения источниками энергетических ресурсов является основной особенностью региона СВА. Основные их потребители – Китай и Япония – практически лишены энергоресурсов, тогда как Россия выступает в качестве единственного их поставщика. Острая потребность в энергоресурсах наблюдается и в Южной Корее. В таких условиях успешное развитие региональных отношений напрямую зависит от способности стран-участниц РТИ к выработке сбалансированной энергетической политики и стратегии. Усилия РТИ также должны были стимулировать трансграничную торговлю и повышение объёма торговых обменов между странами региона.

Принятый 16 сентября 2009 г. на встрече Департамента по энергетике "План действий РТИ в энергетической сфере на 2010 – 2012 гг." определил три основных проекта, которые бы могли способствовать развитию трансграничных экономических отношений стран в данной области.

Первый проект, инициированный ОАО "Интер РАО ЕЭС" (Россия), предполагал создание "кольца" электропередач в районе реки Туманной, то есть объединение электроэнергетических систем трёх сопредельных территорий (Хасанского района Приморского края (Россия), корейской национальной префектуры Яньбянь провинции Цзилинь (КНР) и свободной экономической зоны "Раджин-Сонбон" (КНДР)). В результате должно было быть создано так называемое "Малое кольцо", обеспечивающее бесперебойную подачу электроэнергии в указанные районы. Основные объёмы энергопотребления должны были прийти на реконструкцию портов Зарубино (Приморский край) и Раджин (КНДР) [10].

Второй проект предусматривал сотрудничество в области разработки урановых месторождений в восточной Монголии и строительстве атомной электростанции, осуществляющей экспорт электроэнергии в Китай. Монголия обладает одними из крупнейших в мире запасами урана, которые оцениваются в 1,4 млн тонн. Ключевыми месторождениями являются Дорнод-Аймак и Гурван-Булаг, расположенными в аймаке Дорнод. Отсутствие у монгольской стороны возможностей для разработки этих месторождений и опыта в создании и эксплуатации атомных электростанций делает неизбежной международную кооперацию в данной сфере. В августе 2009 г. между Россией и Монголией было достигнуто межправительственное соглашение на использование месторождения Дорнод-Аймак. Основным его разработчиком стал российский урановый холдинг ОАО "Атомредметзолото". Другое месторождение (Гурван-Булаг) досталось китайской государственной корпорации "China National Nuclear Corporation" (CNNC) [2, с. 36].

Третий проект настоятельно лоббировался российской стороной и предполагал строительство Приморского нефтеперерабатывающего завода в Находке (Приморский край). Создание завода с проектной мощностью переработки 20 млн тонн нефти в год и глубиной переработки до 95 %, а также нефтеналивного порта в бухте Козьмино должны были стать логическим завершением грандиозного проекта нефтепровода "Восточная Сибирь – Тихий океан". Так как основная масса нефтепродуктов, производимых на данном заводе, должна была экспортироваться в страны Восточной Азии, предполагалась их высокая степень заинтересованности в создании НПЗ, что предусматривало и значительные иностранные инвестиции в строительство [10].

К сожалению, следует констатировать, что данные проекты к настоящему моменту не реализованы в полном объёме. Создания "кольца" электропередач стало невозможным практически сразу после принятия "Плана действий РТИ в энергетической сфере на 2010-2012 гг.", так как северокорейская сторона прекратила своё участие в Расширенной Туманганской Инициативе. Проект Приморского НПЗ не прошёл экологическое согласование, и курирующая его ОАО НК "Роснефть" была вынуждена пересмотреть свои планы в сторону снижения мощности завода. При этом проект так и остался сугубо российским детищем. Лучше обстоят дела с разработкой урановых месторождений в Монголии. Однако этот процесс следует рассматривать не в контексте деятельности РТИ по стимулированию интеграции в регионе, а скорее в рамках деятельности монгольского правительства по привлечению иностранных инвесторов для разработки своих богатейших природных ресурсов. Учитывая высокую степень конкуренции в вопросе получения прав на добычу недр в Монголии, а также разнонаправленную политику самого монгольского правительства, речь в данном случае следует вести не о кооперации, а о конфронтации.

Наиболее значимым направлением сотрудничества в рамках Расширенной Туманганской Инициативы всё же представляется сфера

транспорта. Проект "Туманган" образца 1990 г. задумывался во многом как транспортный узел. И сегодня транспортная составляющая РТИ, пожалуй, одна из наиболее значимых.

Развитие транспортной инфраструктуры и снижение пограничных барьеров являются необходимыми условиями для стимулирования торговли и развитию других форм региональной интеграции. Традиционно ключевой стороной, форсирующей данную составляющую РТИ, выступает Китай, нуждающийся в морских портах для транзита продукции своих северо-восточных провинций. Также традиционно в этом вопросе Монголия поддерживает все усилия Китая.

В этой связи совершенно естественно, что транспортная сфера сотрудничества в рамках РТИ вызывала повышенный интерес и представлена наибольшим количеством проектов. К их числу относятся:

♦ создание в Северо-Восточной Азии системы автомобильных паромных переправ. Основная цель проекта состояла в том, чтобы связать регулярным паромным сообщением порты южного Приморья (Владивосток и Зарубино), восточного побережья Южной Кореи (Сокчо) и японского побережья Японии (Ниигата). Дополнением данной сети должно было стать автомобильное сообщение между Зарубино и Хуньчунем (Китай). Предполагалось, что подобная связь должна стимулировать региональную торговлю в СВА путём повышения мобильности товаров и людей. С апреля 2000 г. южнокорейский оператор Dong Chun Ferry Co., Ltd начал осуществлять паромные перевозки из порта Сокчо в Зарубино, который уже был соединён по суше с Хуньчуном. В ноябре 2003 г. к данной судоходной линии был добавлен Владивосток как конечный пункт назначения. Включение в данное паромное сообщение порта Ниигата должно было стать логическим завершением системы паромных переправ в СВА. К концу 2008 г. удалось договориться о создании совместного предприятия "Northeast Asia Ferry Co., Ltd.". Доли в компании были распределены между Республикой Корея (51% акций), Японией (16%), Китаем (16%) и Россией (17%). В течение 2009 и 2010 гг. было совершено несколько паромных рейсов между Сокчо, Зарубино, Владивостоком и Ниигатой, однако наладить регулярные перевозки не удалось [13]. Возобновление регулярного паромного сообщения между Зарубино, Владивостоком и Сокчо предполагалось осуществить в конце 2012 г. [6];

♦ модернизация порта Зарубино. Данный проект российская сторона настойчиво предлагала в качестве составной части Программы развития района реки Туманной, а сегодня лоббирует его в рамках Расширенной Туманганской Инициативы. Создаваемый с начала 1970-х гг. как рыбный порт, в 1990-е гг. он был переориентирован на коммерческую деятельность (в 1992 г. получил международный статус) и с тех пор постоянно нуждается в инвестициях, необходимых для реконструкции. Вместе с тем, порт Зарубино (стивидорская компания ОАО "Морской порт в бухте Троицы") имеет значительный потенциал. Его проектный грузооборот достигает 1,2 млн тонн в год, хотя в последнее десятилетие не превышал 300 тыс. тонн. Кроме того, акватория порта надёжно защищена от штормов, а эффективные глубины причалов составляют 7,5-9,5 м. Порт имеет железнодорожное сообщение с основной сетью дорог России. Через Хуньчунь порт связан с железными дорогами Китая, а через Туманган (КНДР) имеет прямой выход на рынки Северной Кореи. Всё это делает порт Зарубино важным региональным транспортным узлом [5]. Однако исследования, проведённые Институтом экономических исследований Северо-Восточной Азии (ERINA, Япония) и Дальневосточным научно-исследовательским институтом морского флота (ДНИИМФ, Россия), показали, что капитальные затраты на модернизацию порта составляют около 200 млн долларов США. Естественно, что российская

сторона оказалась не в состоянии самостоятельно осуществлять финансирование реконструкции порта [12];

♦ строительство железнодорожного пути из Монголии в Китай. Развитие транспортной инфраструктуры является ключевым фактором для привлечения иностранных инвестиций в добывающую промышленность Монголии. Обладая богатейшими природными ресурсами, страна практически лишена возможности их транспортировки. Начиная с 1990 г. Монголия последовательно поддерживает все инфраструктурные проекты, однако в разработке своих ресурсов старается не связывать себя какими-либо интеграционными обязательствами. Сегодня обсуждается три основных маршрута строительства железных дорог в Монголии. Во-первых, реконструкция линии Чойбалсан (Монголия) – Борзя (Россия), которая даст выход на Транссибирскую магистраль. Во-вторых, строительство железнодорожной линии Чойбалсан – угольное месторождение Таван-Толгой на юге страны с возможностью создания ветки на Баотоу (Китай), что напрямую свяжет Монголию с портом Тяньцзинь. И, в-третьих, строительство линии Чойбалсан – Тамсагбулак – Халгол – Улан-Хото – Байчэн, связывающей Монголию с железнодорожной сетью Китая [11; 2, с. 38]. Каждый из этих маршрутов имеет как существенные достоинства, так и определённые недостатки. При этом выбор того или иного маршрута чётко отражает противостояние пророссийских и прокитайских симпатий в монгольском правительстве;

♦ завершение строительства железнодорожной ветки Махалино (Краскино) – Хуньчунь. Строительство данной ветки началось ещё в рамках Программы развития района реки Туманной в 1993 г. На создание и ввод в эксплуатацию 20,3-километрового российского участка дороги потребовалось без малого 7 лет. Однако на полную мощность он так и не заработал. В российской новейшей истории это первый участок железной дороги, полностью построенный частными инвесторами, а именно ОАО "Золотое звено". В этой ситуации ОАО "Российские железные дороги" под различными предлогами ограничивает использование данной линии. Проект натолкнулся на непреодолимые бюрократические препоны, и его реализация сегодня зависит исключительно от межведомственных согласований;

♦ проект строительства дороги и гавани на границе между Китаем и Северной Кореей. Проект предусматривает реконструкцию 62-километровой магистрали между Хуньчуном и Раджином и порта в северокорейской свободной экономической зоне "Раджин-Сонбон". Для китайской стороны данный проект всегда выступал в качестве некоей запасной альтернативы российскому направлению. Правда, его стоимость всегда была существенно выше, поэтому особого прогресса в его реализации достигнуто не было. Официальный выход КНДР из состава Расширенной Туманганской Инициативы, по сути, снял с повестки дня данный проект и перевёл его в разряд двустороннего сотрудничества. Секретариат РТИ прекратил какие-либо консультации в рамках проекта. Однако, следует иметь в виду, что реализация данного проекта неизбежно повлияет на всю систему экономических отношений в рамках РТИ, а потому совет совершенно его игнорировать невозможно.

Следует сказать, что в подобном контексте Расширенная Туманганская Инициатива становится во многом схожа с проектом "Туманган" со всеми его внутренними противоречиями и потенциальными конфликтами. Безусловно, РТИ – это уже другая форма регионального сотрудничества, но она несёт в себе многие пороки своего предшественника. И главный из них – это разнонаправленность геополитических интересов стран-участников РТИ. Страны региона до сих пор видят свои приоритеты не в форсировании интеграционных процессов, что, по сути, долж-



но было бы максимизировать выгоды регионального сотрудничества, а в решении собственных транспортных и энергетических проблем за счёт геополитической экспансии в отношении соседей.

Стратегии стали более тонкими и изящными, но сохранили свою направленность. Так, Китай готов к компромиссам, но не готов отказываться от основных своих геополитических устремлений в отношении транзитных коридоров в сторону Японского моря. Монголия усиливает своё присутствие в регионе Северо-Восточной Азии и стремится позиционировать себя в качестве равноправного игрока. Республика Корея продолжает решать свою ключевую геополитическую задачу – объединение Кореи под властью Сеула и, исходя именно из этой стратегии, строит все свои отношения с КНДР. Северная Корея стремится минимизировать своё участие во всех сомнительных, с её точки зрения, проектах, справедливо полагая, что её экономический потенциал никак не может конкурировать ни с одной экономикой региона.

Существенно изменилась позиция России. Если на первоначальном этапе функционирования проекта "Туманган", в 1990-е гг., России приходилось в значительной мере дистанцироваться от подобных проектов, то сегодняшнее состояние страны позволяет проводить более гибкую политику в вопросе регионального сотрудничества. Ряд проектов в выработке электроэнергии (например, введение в эксплуатацию Бурейской ГЭС), добыче полезных ископаемых (проекты "Сахалин-1", "Сахалин-2") и развитии инфраструктуры (строительство трубопровода "Восточная Сибирь – Тихий океан") значительно усилили экономический потенциал Дальнего Востока. Конечно, Россия и тем более её Дальний Восток ещё далеки от того, чтобы на равных конкурировать с экономиками Китая, Южной Кореи или Японии, но современное состояние страны позволяет в существенной мере влиять на региональные экономические процессы и диверсифицировать своё участие в таких проектах, как РТИ. Предложения по поставкам нефти и газа в страны региона, а также значимые проекты трансконтинентального транзита заставляют воспринимать Россию как серьёзного экономического игрока в Северо-Восточной Азии.

Подводя итог, следует сказать, что проект "Туманган" в форме ли Программы развития района реки Туманной или в форме Расширенной Туманганской Инициативы не утратил своего значения и ещё будет определять экономические и отчасти политические отношения в Северо-Восточной Азии. Его роль в системе регионального сотрудничества сегодня так же не однозначна, как и десять лет назад. Ориентация стран на реализацию собственных интересов за счёт соседа, а также возможно невольное восприятие СВА как региона контакта периферий существенно снижает экономический потенциал данной территории. В данных условиях РТИ остаётся единственной межправительственной площадкой, в рамках которой можно корректировать усилия государств региона и особенно территорий, прилегающих к Туманганскому треугольнику, с целью решения проблем экономического сотрудничества.



### Литература

1. Бурлаков В.А. Проект "Туманган" и игра геополитических интересов в Северо-Восточной Азии в 90-е годы XX века: монография. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2007. 224 с.
2. Губаев А. Битва за степь. // Власть. Аналитический еженедельник. № 27, 9 июля 2012 г. С. 34-39.
3. Гулидов Р.В. Проект "Туманган": вымысел и реальность. // Пространственная экономика. 2012, № 1. С. 90-108.
4. Забровская Л.В. Шестисторонние переговоры: будет ли продолжение? // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2012, № 1. С. 7-16.
5. Морской порт в бухте Троицы. Техническое оснащение порта. [Электронный ресурс]. URL: <http://seaport-troitsa.ru/company/33-tehnicheskoe-osnaschenie-porta.html> (дата обращения: 9.01.2013.).
6. Паромная линия Зарубино – Владивосток – Сокчо начнет работать уже в декабре 2012 года. 26 октября 2012 [Электронный ресурс]. URL: <http://primamedia.ru/news/asia/26.10.2012/236001/paromnaya-liniya-zarubino-vladivostok-sokcho-nachnet-rabotat-uzhe-v-dekabre-2012.html> (дата обращения: 9.01.2013.).
7. Холоша М.В., Гулидов Р.В. Проект "Туманган": история вопроса, текущее положение и потенциал. // Пространственная экономика. 2011, № 2 (26). С. 178-181.
8. 2005 8th GTI Consultative Commission Meeting [Электронный ресурс]. URL: <http://www.tumenprogramme.org/news.php?id=7> (дата обращения: 9.01.2013);
9. Business and Private Sector [Электронный ресурс]. URL: <http://www.tumenprogramme.org/index.php?id=120> (дата обращения: 9.01.2013.).
10. The GTI Energy Action Plan for 2010-2012. The Inaugural Meeting of the GTI Energy Board. 16th September 2009, Ulaanbaatar, Mongolia [Электронный ресурс]. URL: <http://www.tumenprogramme.org/index.php?id=110> (дата обращения: 9.01.2013.).
11. Mongolia-China Railway Feasibility Study [Электронный ресурс]. URL: <http://www.tumenprogramme.org/news.php?id=482> (дата обращения: 9.01.2013 г.).
12. Modernization of Zarubino Port [Электронный ресурс]. URL: <http://www.tumenprogramme.org/news.php?id=481> (дата обращения: 9.01.2013.).
13. NEA Ferry Route Border Infrastructure Framework [Электронный ресурс]. URL: <http://www.tumenprogramme.org/news.php?id=480> (дата обращения: 9.01.2013 г.).
14. Strategic Action Plan for Period 2006 to 2015. Changchun, 2 September 2005 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.tumenprogramme.org/data/upload/download/final\\_sap\\_boTdJs.pdf](http://www.tumenprogramme.org/data/upload/download/final_sap_boTdJs.pdf) (дата обращения: 9.01.2013.).

### Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Burlakov V.A. Proekt "Tumangan" i igra geopoliticheskikh interesov v Severo-Vostochnoj Azii v 90-ee gody KHKH veka: monografiya. – Vladivostok: Izd-vo VGUEHS, 2007. 224 s.
2. Gubaev A. Bitva za step'. // Vlast'. Analiticheskij ezhenedel'nik. № 27, 9 iyulya 2012 g. S. 34-39.
3. Gulidov R.V. Proekt "Tumangan": vymysel i real'nost'. // Prostranstvennaya ehkonomika. 2012, № 1. S. 90-108.
4. Zabrovskaya L.V. SHestistoronnie peregovory: budet li prodolzhenie? // Ojkumena. Regionovedcheskie issledovaniya. 2012, № 1. S. 7-16.

5. Morskoj port v bukhte Troitsy. Tekhnicheskoe osnashhenie porta. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://seaport-troitsa.ru/company/33-tehnicheskoe-osnashhenie-porta.html> (data obrashheniya: 9.01.2013.).
6. Paromnaya liniya Zarubino – Vladivostok – Sokcho nachnet rabotat' uzhe v dekabre 2012 goda. 26 oktyabrya 2012 [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://primamedia.ru/news/asia/26.10.2012/236001/paromnaya-liniya-zarubino-vladivostok-sokcho-nachnet-rabotat-uzhe-v-dekabre-2012.html> (data obrashheniya: 9.01.2013.).
7. KHolosha M.V., Gulidov R.V. Proekt "Tumangan": istoriya voprosa, tekushhee polozhenie i potentsial. // Prostranstvennaya ehkonomika. 2011, № 2 (26). S. 178-181.
8. 2005 8th GTI Consultative Commission Meeting [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.tumenprogramme.org/news.php?id=7> (data obrashheniya: 9.01.2013);
9. Business and Private Sector [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.tumenprogramme.org/index.php?id=120> (data obrashheniya: 9.01.2013.).
10. The GTI Energy Action Plan for 2010-2012. The Inaugural Meeting of the GTI Energy Board. 16th September 2009, Ulaanbaatar, Mongolia [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.tumenprogramme.org/index.php?id=110> (data obrashheniya: 9.01.2013.).
11. Mongolia-China Railway Feasibility Study [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.tumenprogramme.org/news.php?id=482> (data obrashheniya: 9.01.2013 g.).
12. Modernization of Zarubino Port [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.tumenprogramme.org/news.php?id=481> (data obrashheniya: 9.01.2013.).
13. NEA Ferry Route Border Infrastructure Framework [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.tumenprogramme.org/news.php?id=480> (data obrashheniya: 9.01.2013 g.).
14. Strategic Action Plan for Period 2006 to 2015. Changchun, 2 September 2005 [EHlektronnyj resurs]. URL: [http://www.tumenprogramme.org/data/upload/download/final\\_sap\\_boTdJs.pdf](http://www.tumenprogramme.org/data/upload/download/final_sap_boTdJs.pdf) (data obrashheniya: 9.01.2013.).