
**ВОСТОЧНАЯ АЗИЯ:
ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

**РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЕ ТРАНСГРАНИЧЬЕ В КОНТЕКСТЕ
ПРОЕКТОВ ЕВРАЗИЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ***

© 2016 г. В. Ларин

В статье анализируются нынешнее состояние и новые тенденции взаимодействия российско-китайских трансграничных территорий, связанные с попытками Москвы и Пекина реализовать интеграционные проекты на просторах Евразии и внедрить новые инструменты развития Северо-Восточного Китая и Тихоокеанской России. Автор предлагает отказаться от иллюзий “сопряжения” в западной части континента и перенести центр внимания на восточный сегмент Евразии и зону Северной Пацифики, где на платформе взаимодействия России и КНР и участия всех заинтересованных государств строить экономический фундамент и новую систему безопасности Восточной Евразии.

Ключевые слова: Евразия, трансграничье, российско-китайское взаимодействие, политика, интеграция.

Статья поступила в редакцию 01.07.2016.

DOI:10.20542/0131-2227-2016-60-12-69-81

В начале XXI в. правительства России и КНР предприняли очередные попытки поднять уровень социально-экономического развития своих сопредельных территорий посредством модернизации их экономических структур. Именно на это были нацелены программы развития Дальнего Востока и модернизации старой промышленной базы Северо-Восточного Китая. Больших успехов они не принесли. Начало второго десятилетия этого века ознаменовано запуском “в производство” новых проектов, предполагающих активное участие соседей. С китайской стороны – это концепция Экономического пояса “шелкового пути”, в которую усиленно пытаются вписаться приграничные с Россией территории – Хэйлунцзян, Цзилинь и Автономный район Внутренняя Монголия (АРВМ), делая при этом акцент на выход на сибирские рынки и дальневосточные порты. Российская сторона делает ставку на создание территорий опережающего экономического развития (ТОР) и Свободного порта Владивосток (СПВ) как инструментов для привлечения российских и иностранных (прежде всего восточноазиатских) капиталов и технологий в целях развития восточ-

ных районов страны и создания там платформы для интеграции России в АТР. Участию Китая в этих проектах придается важное значение [1]. В конце 2015 – начале 2016 г. большой популярностью стал пользоваться концепт “Большой Евразии”, и хотя восточный сегмент континента (Восточная Азия в традиционном толковании) в нынешней ее версии практически выпадает, обращение к этому региону – дело близкого будущего.

Отталкиваясь от опыта развития приграничья в последние два десятилетия и рассматривая вышеупомянутые проекты не столько как экономические, сколько как (гео)политические и управленческие решения, автор ставит своей целью оценить последствия их “со-исполнения” для восточной части Евразии, возможности их координации, векторы “сопряжения” и влияния на российско-китайское трансграничье.

**СОСТОЯНИЕ ТРАНСГРАНИЧЬЯ:
ЭКОНОМИКА, ПОЛИТИКА,
ГУМАНИТАРНЫЕ СВЯЗИ**

Понятие “российско-китайское трансграничье” (РКТ) достаточно условно и используется в данной статье в целях более удобного описания процессов, которые происходят на соседних территориях двух государств, жизнь и благополучие которых в силу объективных обстоятельств в значительной степени зависят от отношений друг

ЛАРИН Виктор Лаврентьевич, доктор исторических наук, директор Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, РФ, 690950 Владивосток, ул. Пушкинская, 89 (victorlar@mail.ru).

* Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского научного фонда грант № 14-18-00161 “Дальневосточный ресурс интеграции России в АТР: опыт и потенциал регионального и приграничного взаимодействия”.

с другом. В целом используемый автором подход вписывается в теорию трансграничных территорий, активно разрабатываемую в последние годы российскими учеными применительно к Тихоокеанской России (ТР)¹, но фокусируется на ее геополитической компоненте [3; 4, сс. 262-272]. “Приграничное сотрудничество” трактуется как взаимодействие между соседствующими территориями, неуправляемое из федерального центра и основанное на соответствующей инфраструктуре как административно политической (договоры, соглашения, специальные органы), так и физической (пограничные переходы, различные виды сообщения и др.).

Обычно российско-китайское приграничное сотрудничество понимается как отношения между двумя весьма условными географо-административными образованиями: Дальним Востоком России (как правило, отождествляемым с Дальневосточным федеральным округом – ДВФО) и Северо-Восточным Китаем (СВК) – Маньчжурией. Учитывая достаточно высокую степень самостоятельности и внутренней разобщенности российских (края и области) и китайских (провинции, автономные районы) административных образований и их сугубо формальное включение в такие структуры, как ДВФО или СВК, ничто не мешает нам ограничить анализ этого пространства только самими приграничными территориями: тремя – с китайской стороны (провинции Хэйлуцзян, Цзилинь и автономный район Внутренняя Монголия) и пятью (Приморский, Хабаровский, Забайкальский края, Еврейская автономная и Амурская области) – с российской. При этом РКТ – это не только зона тесного соприкосновения и взаимопроникновения экономик и социумов России и КНР, но и территория их общих интересов, гуманитарного и культурного взаимодействия и взаимозависимости.

Обширное пространство российско-китайского трансграничья (3.5 млн. кв. км, что по территории равно 1/3 площади Европы или всей Индии) разделено границей (от Монголии до КНДР), общая протяженность которой составляет 4204 км. Китайская (1804 тыс. кв. км) и российская (1783 тыс. кв. км) части трансграничья почти равны по площади. Их демографический

и экономический потенциалы, на первый взгляд, несопоставимы: на китайской территории проживают 90 млн. человек (50 человек на 1 кв. км), на российской – в 17 раз меньше (5.3 млн.)²; совокупный ВВП трех китайских провинций составил в 2014 г. около 760 млрд. долл., а пяти российских в 2013 г. – около 47 млрд. долл. (по курсу на 1 января 2014 г.). Но при этом ВВП на душу населения в этих регионах практически одинаков: 8.4 тыс. долл. на 1 человека в Китае и 8.9 тыс. долл. (по курсу тех лет) – в России. Более того, поскольку с позиции Москвы и Пекина эти районы в одинаковой степени являются отстающими, периферийными и мало влиятельными с политической и экономической точек зрения, то в стратегии рыночного транзита, которой сегодня руководствуются политические элиты двух государств, выживать и развиваться они вынуждены самостоятельно, опираясь прежде всего на свои естественные преимущества. И одним из таких преимуществ является трансграничное положение, которые обе стороны активно, но не всегда эффективно используют.

Две важные черты российско-китайского трансграничья необходимо отметить. **Первая** – его вес в общем массиве российско-китайских отношений, наиболее заметный в сфере торговли и гуманитарного обмена. В 2014 г. на долю трех приграничных с Россией территорий КНР пришлось 28% двусторонней торговли и 90% въехавших в страну россиян³. Вес пяти приграничных территорий России в торговле РФ с КНР существенно меньше: 7.1% в 2014 и 8.2% в 2015 гг.,⁴ но в сфере гуманитарного обмена практически равноценен.

Главные игроки в трансграничном экономическом пространстве – провинция Хэйлуцзян с китайской стороны и Приморский край – с российской, причем китайский игрок заметно мощ-

¹ Трансграничная территория определяется ими как “сложная природно-общественно-территориальная система, обладающая определенной природной и территориальной целостностью”, а в случае ее международного характера – как “взаимодействующие приграничные территории”, прилегающие к государственной границе и обладающие “сочетаниями природных ресурсов и тех или иных видов хозяйственной деятельности” [2, с. 17, 67].

² Этот демографический дисбаланс вновь и вновь подталкивает исследователей к разработке концепции демографической угрозы России со стороны Китая [5, сс. 312-317; 6, сс. 145-149; 7].

³ По данным китайской статистики, в 2014 г. Китай посетили 2 млн. 48 тыс. россиян, из них 970.5 тыс. в качестве туристов [8]. По данным российской статистики их было на 125 тыс. меньше – всего 1 млн. 923 тыс. человек, из которых туристами обозначены 766 тыс. [9]. 90% из них – 1 млн. 840 тыс. человек, согласно провинциальной статистике Китая, посетили три приграничные территории: Хэйлуцзян (919 тыс.), АРВМ (630 тыс.) и Цзилинь (290.7 тыс.) [10 (2014), с. 244; 11 (2014), с. 426; 12 (2014), с. 424].

⁴ Здесь и ниже данные по торгово-экономическим связям приграничных территорий России основываются на статистике Дальневосточного таможенного управления. Available at: <http://dvtu.customs.ru> (accessed 22.06.2016).

нее и результативнее. Не без помощи центрального правительства провинция стала посредником в торговле с Россией для многих территорий Китая. В 2014 г. на долю Хэйлуцзяна пришлось четверть (24.5%) товарооборота между КНР с Россией и львиная доля (86%) объема торговли с Россией трех приграничных провинций⁵.

С российской стороны таких посредников нет, хотя через Приморский край (по причине его географического положения и развитых пунктов пограничного пропуска) также проходит немалая часть межрегиональной торговли Тихоокеанской России⁶. Доля Приморского края в российско-китайском товарообороте в 2014 г. составила 4.5%, а в 2015 г. – 5.4% (четыре других территорий трансграничья – 2.6 и 2.8%), но почти две трети (63 и 65% в 2014–2015 гг.) торговли с Китаем приграничных территорий и 27–35% – всей Тихоокеанской России. Вторым крупным игроком на этом поле является непограничная Иркутская обл. (21 и 25% торговли ТР с Китаем и 3.4–3.8% объема российско-китайской торговли в 2014–2015 гг.) [14].

Значение этих территорий еще более заметно в сфере гуманитарного (в значительной степени оформляемого по линии туризма) обмена. По китайским данным, автомобильным транспортом и по воде (то есть преимущественно через приграничные территории России) в 2014 г. прибыли в Китай 1.4 млн. россиян (1.06 млн. и 317 тыс. соответственно), то есть 68% [15]. Если к этому присовокупить немалое количество путешественников, которые попадают в Китай авиарейсами из Владивостока и Хабаровска⁷, то окажется, что не менее 80% всех россиян в Китай прибывают из сопредельных с ним территорий. Россию в том же

году посетили 1.13 млн. граждан КНР, в том числе 409 тыс. – в качестве туристов. Свыше 280 тыс. туристов (70%) избрали целью своего путешествия российское приграничье⁸.

Вторая характерная черта – переплетение интересов населения российских и китайских приграничных территорий в экономической и социальной сфере. Его благосостояние в немалой степени зависит от характера и масштабов взаимодействия с соседями. По китайскую сторону границы это касается прежде всего провинции Хэйлуцзян и Внутренней Монголии. В 2014 г. во внешней торговле Хэйлуцзяна на Россию пришлось 60%, Внутренней Монголии – 21%. Доля РФ в торговле провинции Цзилинь, которая имеет с ней очень небольшую границу и только один пограничный переход (Хуньчунь), составила лишь 3.3% [12 (2015), с. 97]. Туристы из России абсолютно доминируют в зарубежном туризме в Хэйлуцзяне⁹ и очень заметны в Цзилини (31–34% от общего потока) и АРВМ (37–40% в 2013–2014 гг.) [11 (2015), сс. 410–411; 12 (2015), с. 97], давая немалые доходы бюджету и работу жителям приграничных городов.

По российскую сторону границы в наибольшей степени завязаны на Китай Еврейская автономная область (почти 95% объема внешней торговли в 2014 г. и 98% в 2015 г.), Забайкальский край (91 и 95%) и Амурская обл. (88 и 93%). Зависимость Приморского и Хабаровского краев от экономических связей с Китаем заметно ниже, но и там она весьма ощутима (54% объема внешней торговли первого и 43% – второго в 2015 г.). Экономическое взаимодействие создает сотни тысяч рабочих мест по обе стороны границы. Очевидно также, что санкции Запада и девальвация рубля, действие которых в 2015 г. заметно сказалось на объемах внешнеэкономических связей РФ в целом и ТР в частности (объем торговли ДВФО с Китаем в 2015 г. сократился на 36.4%, а импорт из Китая – почти на 47%), еще сильнее привязали российские приграничные территории к КНР.

Анализ взаимодействия приграничных территорий РФ и КНР в течение трех последних десятилетий приводит к однозначному выводу о преимущественно стихийном характере их развития. Попытки руководить процессом предпринимались неоднократно. Подписывались двусторонние соглашения, где ставились задачи развития приграничного

⁵ Подсчитано на основе: [10 (2014), с. 443; 11 (2014), с. 410–411; 12 (2014), сс. 419–420].

⁶ Тихоокеанская Россия – это территория России от Байкала до побережья Тихого океана, экономически и психологически уже ориентированная на Тихоокеанское экономическое пространство. Она включает в себя девять субъектов Дальневосточного федерального округа и три – Сибирского (Иркутская обл., Бурятская автономная обл. и Забайкальский край). Хотя существуют и другие мнения об экономической географии этого региона [см.: 13], данная точка зрения представляется нам наиболее аргументированной. При этом ТР включает в себя морскую экономическую (200-мильную) зону РФ и восточную часть арктического шельфа, а само наименование подчеркивает прежде всего не удаленное от европейской России (как воспринимается название “Дальний Восток”), а стратегически важное при тихоокеанское географическое и геополитическое положение региона.

⁷ В июле 2016 г. Владивосток был связан прямыми авиалиниями с Пекином, Харбином, Гонконгом, Чанчунем, Тяньцзинем, Далянем, Муданьцзяном, Шанхаем и Яньцзи; Хабаровск – с Пекином, Харбином, Чанчунем и Цзямусы; Чита – с Харбином и Хайларом.

⁸ Подсчитано на основе данных Ростуризма [9] и приграничных территорий России.

⁹ В 2013–2014 гг. они составляли 67–69% всех иностранных туристов в этой провинции [10 (2015), с. 491].

сотрудничества¹⁰, создавались координационные органы на уровне центральной власти и региональных субъектов¹¹, после настойчивых увещаний китайской стороны в 2009 г. было подписано соглашение о координации программ развития соседних территорий. Однако все это носило скорее демонстрационный или ограничительный (борьба против челночной торговли, контрабанды, “серого импорта”, нелегальной миграции), чем созидательный характер [18; 19; 20; 21], а фактический провал выполнения соглашения 2009 г.¹² окончательно поставил под вопрос способность центральной власти положительно влиять на кросс-границное взаимодействие. Эмоционально, но точно оценил “заслуги” российской бюрократии И. Зуенко: “Делала ли для развития приграничного сотрудничества что-то российская сторона? В общем-то нет. И дело даже не в том, что действия властей неэффективны, а в том, что и у регионов, и у центра отсутствовала мотивация к развитию регионального сотрудничества с Китаем. Слова оставались на бумаге, а реальные дела не делались” [24].

ПРОЕКТЫ ИНТЕГРАЦИИ И ТРАНСГРАНИЧНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

Во втором десятилетии XXI в. несколько важных обстоятельств геополитического и экономического свойства оказали влияние на политику России

и КНР в отношении трансграничного взаимодействия между ними.

Первое – политический конфликт в географическом треугольнике Украина–Аравийский полуостров–Центральная Азия, который заострил внимание Москвы и Пекина, в том числе экономическое, на этой части Евразийского континента и заставил изобретать новые инструменты для защиты и укрепления своих интересов в регионе. Особенно заметно эту тенденцию обозначили состоявшиеся в июле 2015 г. в Уфе саммиты ШОС и БРИКС. Стал оформляться в качестве главного (по крайней мере, на данном этапе) центрально- и южноазиатский вектор российско-китайского взаимодействия; в нем все более выпукло обозначается роль республик Средней Азии и Монголии, сближение в формате Россия–Китай–Индия, соучастие РФ и КНР в разрешении острых проблем Юго-Западной Азии (Афганистан, Сирия, Ирак). Одновременно китайское руководство усилило свое внимание к западным районам страны, параллельно решая стратегические задачи обеспечения их безопасности и формирования сухопутного выхода на западноевропейское и южноазиатское экономические пространства и далее на африканский континент через строительство Экономического пояса нового “шелкового пути” (ЭПНШП). Фактически, региональный акцент во внешней политике Пекина переносится с СВА на юго-западную часть Евразии.

Второе – изменение принципиального подхода Москвы к такому понятию, как “развитие Дальнего Востока и Забайкалья”. Российское правительство четко обозначило свое намерение ослабить прямое финансово-экономическое участие государства в развитии ТР, переложив ответственность за это на плечи местных властей и предпринимательских кругов страны, а также в расчете на привлечение иностранного капитала. В этих целях был принят “целый ряд решений, связанных с созданием наиболее благоприятных условий для осуществления бизнеса в этих регионах...”, предоставлением бизнесу ряда преимуществ и льгот, “которыми будут наделяться те компании, которые собираются начинать свое дело на востоке нашей страны” [25]. Новая программа развития Дальнего Востока [26], создание территорий опережающего развития и Свободного порта Владивосток¹³ – прямое тому подтверждение.

В немалой степени изменение подхода связано с негативными прогнозами развития ситуации

¹⁰ “Совместное заявление”, принятое по итогам саммита глав двух государств в марте 2013 г., предполагало “наращивание... усилий по выполнению Программы сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири России и Северо-Востока КНР” [16]; “Совместное заявление” от 20 мая 2014 г. декларирует намерение сторон “активно развивать межрегиональное сотрудничество”, “усилить работу по развитию трансграничной транспортной инфраструктуры” и даже “улучшить условия для транзита китайских грузов через сеть российских железных дорог, порты Дальнего Востока России, а также по Северному морскому пути” [17].

¹¹ В их числе: Постоянная рабочая группа по межрегиональному и приграничному сотрудничеству Подкомиссии по торгово-экономическому сотрудничеству Российско-китайской комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств, Российско-китайский координационный совет по межрегиональному и приграничному экономическому сотрудничеству, Форум губернаторов Дальнего Востока России и северо-восточных провинций Китая.

¹² Как констатировали авторы отчета о результатах выполнения Программы в 2014 г., из 88 включенных в программу проектов на российской территории с участием китайской стороны реализовывалось только 11 [22]. Главными сдерживающими факторами к координации, несмотря на позитивное отношение к ней центральных и местных правительств двух государств, стали, как сформулировал это Ян Чэн, дефицит доверия, реалии инвестиционного климата и экономическая слабость граничащих между собой Северо-Восточного Китая и российского Дальнего Востока [23, р. 222].

¹³ 13 июля 2015 г. президент России В. Путин подписал Закон “О свободном порте Владивосток” [27].

в Северо-Восточной Азии. Пессимизм сторон в отношении СВА, с учетом которой обычно выстраиваются планы развития восточных районов России и Китая, сформировался под влиянием доминирующих там перманентных неопределенностей (ситуация на Корейском полуострове, территориальные споры, обострение японо-китайских отношений и др.). Все это фактически похоронило надежды на воплощение идей регионализма в Северо-Восточной Азии и критическим образом блокирует реализацию многих притягательных международных экономических проектов как в масштабе всей СВА, так и в более узких форматах.

Третье – почти одновременное возникновение в Москве и Пекине двух претенциозных проектов евразийской интеграции: российского (Евразийское экономическое пространство – ЕАЭС) и китайского (Экономический пояс “шелкового пути”). В РФ появление китайского конкурента было встречено поначалу без особого энтузиазма. Среди политологов, и без того априори ориентированных в сторону Европы, возникло и утвердилось представление о конкурентности проектов¹⁴. И дело не столько в борьбе за влияние Москвы и Пекина в Центральной Азии, о котором в последние десятилетия пишут немало, сколько в проблеме лидерства на Евразийском континенте в целом. Российских политологов настораживает сам факт подключения РФ к китайскому проекту, поскольку в таком случае Москва будет вынуждена играть роль не лидера, а ведомого в этом интеграционном процессе. Подлили масла в огонь и американские эксперты. Рупор американской внешней политики журнал *Foreign Affairs* предрек, что “в случае успеха амбициозных планов Пекина, Китай станет главной движущей силой экономической и дипломатической интеграции в Евразии”, оттеснив тем самым Россию на второй план [29].

Лоббистская деятельность китайских ученых и политиков по продвижению инициативы Си Цзиньпина в российской столице, а также активная поддержка со стороны некоторых влиятельных российских экспертов позволили создать платформу для общей конструкции. Руководители КНР и России декларировали политическую поддержку идее координации двух проектов, и их “сопряжение” было представлено как новый инструмент расширения и углубления сотрудниче-

ства. Совместное заявление глав двух государств от 8 мая 2015 г. зафиксировало намерение сторон продолжить «поиск точек сопряжения региональных экономических интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза и Экономического пояса “шелкового пути” в интересах обеспечения устойчивого экономического роста на евразийском пространстве» [30]. В июле 2015 г. во время Саммитов ШОС и БРИКС в Уфе и в сентябре этого года на первом Восточном экономическом форуме во Владивостоке президент России говорил о необходимости “сопрягать усилия” Москвы и Пекина в реализации проектов ЭПШП и планов Кремля по строительству ЕАЭС, более того, предлагал учитывать в этом российские проекты по развитию Транссиба и БАМа [25].

Тема “сопряжения” была внесена в повестку различных научно-практических и бизнес-форумов в Китае и России, порождая как неоправданную эйфорию наиболее ретивых чиновников, так и скептические комментарии прагматичных ученых. При этом нынешние сомнения исследователей проистекают уже не столько от неверия в интересы и способность китайского правительства вовлечь РФ в реализацию своих гигантских по масштабам проектов, сколько от сомнений в искренности намерений и реальной готовности российской власти и крупного бизнеса к участию в них. Политическая воля высшего руководства страны для многих из них не является императивом. На нее показным образом реагируют, но исполнять не торопятся. Тем не менее “отмашка” сверху дана, и недальновидным поступком для любого представителя российской властной вертикали было бы игнорировать этот откровенный призыв к дальнейшему углублению российско-китайских отношений, пусть даже в несколько экзотическом формате “евразийского сопряжения”. Тем более что эта поддержка явно обернется не только различными политическими и налоговыми преференциями, но и масштабными финансовыми вливаниями, по крайней мере, с китайской стороны.

Однако увлечение “сопряжением” на западе ослабило внимание Москвы и Пекина к востоку – тихоокеанскому побережью России и северо-восточным районам Китая. В опубликованных Госсоветом КНР разъяснениях инициативы “Один пояс, один путь” этим территориям отведена весьма незначительная роль: “...улучшить железнодорожное сообщение Хэйлунцзяна с РФ, а также [развивать] сотрудничество Хэйлунцзяна, Цзилиня, Ляонина с российским Дальним Востоком

¹⁴ Об этом наглядно свидетельствуют публикации российских авторов, собранных в сборнике “Россия и Китай в Евразийской интеграции: сотрудничество или соперничество” [28].

в области комбинированной сухопутной и морской транспортировки” [31]. Фактически в концепцию Нового “шелкового пути” механически вложена задача, которую правители страны пытаются решить на протяжении последних полутора сотен лет: обеспечить провинциям Хэйлуцзян и Цзилинь, а также Внутренней Монголии выход к портам Японского моря. Закономерно, что власти этих приграничных с Россией территорий пытаются аккуратно внедрить идею о приграничном взаимодействии с РФ в грандиозный проект евразийской экономической интеграции “Один пояс – один путь”.

Идея “со-развития” (получения положительного синергетического эффекта от использования потенциала зарубежного соседа) регулярно поддерживается на уровне высшего руководства двух государств. В марте 2011 г. глава правительства РФ В. Путин утвердил план мероприятий по реализации *Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 г.* В документе присутствует ряд конкретных мероприятий, призванных содействовать развитию российско-китайских приграничных связей [32], в частности, обустройство и техническое оснащение пунктов пропуска через государственную границу и реализация Программы сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ и Северо-Востока КНР на 2009–2018 гг. В декабре 2014 г. вице-премьер КНР Ван Ян в очередной раз подтвердил, что “Китай намерен активно участвовать в строительстве дальневосточной зоны развития и расширять взаимовыгодное сотрудничество с регионом, чтобы форсировать кросс-граничное социальное и экономическое развитие” [33]. Настрой на такое сотрудничество демонстрируют и приграничные территории России. Так, Стратегия Забайкальского края до 2013 г., отталкиваясь от выгодного приграничного расположения края с постоянно растущим потенциалом “китайского фактора”, определяет основным приоритетом развития внешнеэкономических связей края приграничное сотрудничество с Монголией и Китаем [34, с. 11, 76].

Между тем притягательная идея в конкретные действия не воплощается. Происходит это во многом потому, что сама идея, как и ранее, остается крайне абстрактной. Есть идея, но нет идеологии, нет адекватного видения всего региона Восточной Евразии, места в нем России и российско-китайского приграничья. Закономерно, что исполнение даже простейших решений вязнет в пучине согласований министерств и ведомств, упирается в ра-

зобщенность, неподготовленность и дезориентацию властей на региональном уровне. Очевидно, ни в рамках “сопряжения”, ни в иных форматах крупных проектов российско-китайского взаимодействия на Дальнем Востоке нет и в обозримой перспективе не предвидится; с провалом попытки координации программ развития Северо-Восточного Китая и Дальнего Востока России стороны практически смирились.

И, тем не менее, вопрос остается открытым: способно ли озвученное “сопряжение” работать в интересах восточных районов РФ и КНР? Сможет ли оно способствовать модернизации российско-китайских кросс-граничных и межрегиональных связей, которые давно уже требуют и новых стимулов к развитию, и современных форматов? Принципиальных условий для этого несколько. Среди главных – не только стабильность побудительных импульсов со стороны Москвы и Пекина, готовность крупного бизнеса двух государств к инвестициям в экономику СВК и ТР, но и формирование самой идеологии параллельного развития этих двух огромных, традиционно периферийных, а сегодня претендующих на существенное повышение своей роли регионов.

Если сегодня сама идея российско-китайского стратегического партнерства обрела форму “сопряжения”, то попробуем подтолкнуть мысль его российских и китайских теоретиков, естественно, исходя из интересов приграничных территорий двух государств. Будем исходить из предположения, что подобное скоординированное развитие способно дать положительный синергетический эффект для обеих сторон. В таком случае, что необходимо для успеха этой политики помимо политической воли высшего руководства, усиленной активности интеллектуалов и ретивости отдельных чиновников?

Во-первых, их более точная геоэкономическая и геополитическая привязка. Целесообразно перевести идею “сопряжения” двух проектов в формат самостоятельного международного мегапроекта по согласованному развитию **северо-восточного сегмента Евразийского континента** – обширной территории от Синьцзяна и Корейского полуострова на юге до Северного Ледовитого океана и Берингова пролива на севере с выходом на пространство Северной Пацифики. Именно это пространство открывает широкие возможности не только в сфере экономической деятельности, но и обеспечения безопасности всего региона. Такой проект может стать реальной, а не эфемерной платформой модернизации стратегического партнерства с проекцией на далекую перспективу.

Во-вторых, необходимы принципиально новые, более масштабные и перспективные подходы к конструированию единой инфраструктуры на Евразийском континенте. Не альтернативой, а продолжением ЕАЭС и ЭПШП могут стать международные мегапроекты, нацеленные на создание трансконтинентального “моста” Азия–Америка, эффективное освоение ресурсов северо-восточной части Евразийского континента, зоны Арктики, включая развитие Северного морского пути, строительство меридиональных железнодорожных артерий по линии юг–север с выходом на Американский континент. “Шелковый путь” в Европу и Африку должен быть дополнен реанимацией давних идей о построении сухопутного пути из Азии в Америку. И если ЭПШП сам по себе мало что принесет собственно ТР, то реализация второго – на сегодняшний день футуристического проекта – может многое дать как восточным районам России, так и Китаю.

На форуме во Владивостоке президент В. Путин говорил о своем желании “сделать Северный морской путь конкурентным транспортным коридором глобального значения”, а Владивосток – “мощным транспортным, а в перспективе и индустриальным узлом, ориентированным на потребности не только Дальнего Востока, но и всего АТР” [35]. Чем не повод задуматься о возможности превращения Свободного порта Владивосток в стыковочный узел СМП и Морского “шелкового пути”, инициированного председателем КНР?

В декабре 2015 г. министр РФ по развитию ДВ А. Галушка и руководитель Госкомитета по развитию и реформе КНР Сюй Шаоши подписали Меморандум о взаимопонимании по укреплению российско-китайского регионального, производственного и инвестиционного сотрудничества на Дальнем Востоке. В меморандуме содержатся четыре основные договоренности: развитие Северного морского пути в целях транспортировки грузов между РФ и странами АТР; развитие международных транспортных коридоров, в частности “Приморье-1” и “Приморье-2”; привлечение китайских инвесторов на территории опережающего развития и Свободный порт Владивосток; возможный перевод китайских промышленных предприятий на Дальний Восток [36].

В-третьих, необходимы выработка и принятие Москвой новой модели освоения восточных районов России, в которую может и должно быть аккуратно вписано китайское участие. Изменение экономической конъюнктуры в мире – падение курса рубля и рост себестоимости произ-

водства в Китае – делают все более выгодным создание производств в сфере переработки сырья на российской территории. Формирование меридиональной транспортной сети откроет доступ к ресурсам северо-восточной части Евразийского континента и зоны Арктики. Инициатива должна идти от России и предполагать широкое международное участие в реализации этого проекта. И сигналы от российского правительства, открывающего дорогу китайским инвестициям в Сибирь и на ДВ, уже поступают.

В-четвертых, необходимо рассматривать идею “сопряжения” не только как координацию двух экономических концепций, направленных на достижение одной цели – создание единого евразийского экономического пространства, но и как большой геополитический проект. С одной стороны, он способен привнести элемент стабильности в развитие Центральной и Юго-Западной Азии. С другой – вдохнуть новую жизнь в несколько увядшее российско-китайское стратегическое партнерство. Если это будет происходить под лозунгами “сопряжения” и, тем более, работать, то такие подходы можно только приветствовать. Но в последнем, как представляется, и заключается самое большое препятствие. Уверенности в долгосрочности этого стратегического партнерства в российской политической элите, возвращенной на идеях общности России с Европой, заметно поубавилось (если она вообще когда-либо там по-настоящему присутствовала). Растущая мощь Китая и его все более уверенные претензии на мировое лидерство ее пугают, раздражают и вынуждают “держаться дистанцию”.

В то же время и для Москвы, и для Пекина СВА не является сегодня главным приоритетом; обе столицы если не потеряли, то отложили свои надежды на реализацию крупных межгосударственных проектов в этом регионе и осознали малую вероятность преодоления фундаментальных преград на пути создания здесь общей системы обеспечения безопасности. Формальное покровительство идеям регионализма остается, но акцент делается на развитие двусторонних отношений в формате СВА, где главными партнерами друг для друга остаются Китай и Россия, а инструментом – межрегиональное и приграничное сотрудничество.

На сегодняшний день “сопряжение” – это всего лишь условная форма, которую пока еще можно наполнить конкретным содержанием. Но можно и не наполнять, ограничившись бравадной риторикой и абстрактными проектами. Очевидно, что при увязывании российской и китайской

концепций и моделей развития Евразии придется учитывать и растущую турбулентность западного побережья последней – Европейского союза, и накопившиеся ожидания ее тихоокеанской части – Северо-Восточного Китая и Тихоокеанской России. Попытки любыми способами жестко и механически “привязать” существующие и перспективные проекты развития восточных районов РФ и КНР к их евразийским проектам будут контрпродуктивными. Векторы развития этих районов естественным образом ориентированы не на запад, а на восток – на создание общего экономического и гуманитарного пространства в зоне Северной Пацифики, прикрытого надежной системой безопасности. Сложнейшая задача заключается в том, как вывести проекты регионального масштаба на тихоокеанском побережье на межгосударственный уровень и обеспечить их поддержку центральными властями, которые в это время увлечены своими западными проектами.

Однако насколько это “сопряжение” будет работать в интересах восточных районов России и Китая – большой вопрос. Важных факторов здесь несколько, и среди них не только подходы Москвы и Пекина, заинтересованность крупного бизнеса двух государств, но и существующая система геополитических координат, в которых традиционно выстраивается взаимодействие РФ и КНР на Тихом океане, и эту систему необходимо, как минимум, корректировать.

ВОЗМОЖНОСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

В настоящее время прочность и перспективность российско-китайских отношений определяется совпадением интересов в четырех главных областях: мировая политика, региональная (евразийская) безопасность, энергетика, приграничные и межрегиональные связи. Последняя сфера является наименее устойчивой, поскольку слабо управляется из центра, во многом зависит от интересов и приоритетов территорий и множества субъективных факторов, включая интересы и предпочтения губернаторов. К тому же усиление акцента во взаимодействии Москвы и Пекина на поиск точек “сопряжения” Евразийского проекта России и китайской инициативы “Один пояс, один путь” автоматически ослабляет участие столиц в обеспечении приграничного и межрегионального взаимодействия на Тихом океане и возлагает главную ответственность за их развитие на региональные власти. По этим причинам состояние российско-китайского приграничного и регионального взаимодействия в зоне Северной

Пацифики будет определяться несколькими обстоятельствами.

Первое из них – интересы и политика территорий Тихоокеанской России, с одной стороны, и Северо-Восточного и Северного Китая (СВСК), с другой, их способность лоббировать свои интересы в центре, умение привлекать национальные капиталы друг друга и создавать условия для кооперации в сфере производства, транспорта, логистики, туризма и гуманитарного обмена.

В определенной степени интересы сторон совпадают. Главный интерес северных и северо-восточных районов КНР – это прямой выход на рынки Тихоокеанского региона, который могут обеспечить порты Приморского края (самые близкие к Китаю Посыет и Славянка) и Западной Европы¹⁵ (через Транссиб). Китайские власти весьма активны в этом направлении. Весной 2015 г. правительство провинции Хэйлунцзян опубликовало план «строительства сухопутного и морского “шелкового пути”» в этой провинции с последующим выходом на порты Приморского края [37]. Цицинь при поддержке центрального правительства продолжает эксплуатировать идею международной зоны Туманган, развивая инфраструктуру и накачивая ресурсами пограничную с Россией и КНДР зону Чанцзиту¹⁶. В ход уже идут даже самые экстравагантные проекты, как, например, идея реализации пилотного проекта высокоскоростного поезда *Hyperloop* на 70-километровом участке Хуньчунь–Зарубино [39]. Внутренняя Монголия всячески развивает концепцию “экономического коридора Китай–Монголия–Россия”. Российское правительство со своей стороны не отступает от идеи интеграции РФ в Азиатско-Тихоокеанский регион, расширения экспорта в страны АТР, используя в качестве плацдарма приграничные с КНР территории, которые выражают стойкую заинтересованность в китайских инвестициях, товарах и (уже!) технологиях. Сегодня “парусами” для “китайского ветра” автоматически становятся Свободный порт Владивосток и территории опережающего развития [1; 41].

¹⁵ Более половины объема внешней торговли Цицинь приходится на Европу, так что интерес провинции к сухопутному транзиту в этом направлении закономерен.

¹⁶ Передовой район открытости и развития Чанцзиту (长吉图为开发开放先导区) был создан решением китайского правительства в августе 2010 г. в треугольнике Чанчунь–Цицинь–Яньбянь–Корейский автономный округ и включает в себя 39% территории провинции и 40% ее населения (около 11 млн. человек) [38].

Второе – международная ситуация в зоне Северной Пацифики, которую на сегодняшний день формируют, в первую очередь, последовательные усилия Пекина задавать региональную повестку дня, выверенные капризы Пхеньяна, рефлексивная политика Вашингтона и метания союзников Белого дома – Южной Кореи и Японии. Близкая к критической обстановка на Корейском полуострове также не добавляет энтузиазма. Как отметил один из крупнейших специалистов по современной СВА Кент Калдер, “Северо-Восточная Азия – это взрывоопасный, насыщенный вооружениями регион, где осторожно контактируют многие великие державы... Регион изобилует конфликтами и для него характерна политическая неопределенность по многим направлениям” [41, p. 140].

Третье – международная конкуренция вокруг ТР. Япония и Южная Корея, вынужденные смириться с выходом Китая на позиции регионального лидера, боятся опоздать к дележу дальневосточного “пирога” и пытаются застолбить свои позиции в этом регионе, в том числе и в российско-китайском приграничье. Инициатива строительства «железного “шелкового пути”» от Сеула до Санкт-Петербурга президента РК Пак Кын Хе не оказалась столь же успешной, как Экономическая зона “шелкового пути” Си Цзиньпина, но южнокорейские бизнес и дипломатия уже сделали многое для закрепления позиций на территории Приморья, да и других территориях российско-китайского приграничья. По крайней мере, объем южнокорейских инвестиций в этих районах заметно превышает объем капиталовложений из Поднебесной. Тем не менее тревоги остаются. Именно такую озабоченность корейцев уловили местные СМИ, давая информацию о VI Дальневосточном российско-корейском форуме в июне 2016 г., проходившем во Владивостоке [42].

Накануне визита в Россию в мае 2016 г. премьер Японии Синдзо Абе предложил российскому руководству меры по развитию японо-российских отношений, которые нацелены, в том числе, на укрепление японских позиций в зоне Тихоокеанской России (“развитие промышленного производства и экспортных баз на Дальнем Востоке”, энергетика, “фундаментальное расширение гуманитарного обмена” и др.) [43]. Эта тема была продолжена на встрече В. Путина и С. Абе в начале сентября во Владивостоке и, как представляется, будет иметь продолжение во время готовящегося официального визита президента России в Японию.

Четвертое – отношение Москвы к региональным и приграничным связям как к компоненту двусторонних российско-китайских отношений. Деклараций и заявлений по поводу важности этих связей сделано немало. В мае 2015 г., фактически признав малую эффективность подобных деклараций, руководители двух государств заявили о необходимости “усилить плановые начала в межрегиональном сотрудничестве”, для чего создали Совет сотрудничества между регионами российского Дальнего Востока и Северо-Восточного Китая. В начале сентября 2015 г. во время Восточного экономического форума состоялось первое заседание Совета, но собравшиеся на него губернаторы соседних территорий договориться не смогли.

Правительство РФ никак не найдет способы, да и средства, с помощью которых можно было бы эффективно встроить активно развивающиеся интеграционные процессы между соседними территориями двух стран в общую концепцию российско-китайских отношений, как включить китайскую тематику в решение задач по развитию Дальнего Востока и Забайкалья. Пока все не выходит за рамки общей идеи “давайте инвестиции”. Существуют опасения чрезмерно прочной связки между соседними территориями двух стран (призрак “дальневосточного сепаратизма”). В конечном счете у Москвы по-прежнему отсутствует внятное представление о роли и месте КНР в развитии РФ (помимо внешнеполитической и энергетической составляющих), а отсюда проистекает неумение или нежелание четко сформулировать и выразить принципиальную мысль: для чего России нужен Китай и как можно воспользоваться его гигантским рыночным потенциалом. Констатация этого печального факта появилась даже в таком документе, как Стратегия социально-экономического развития Забайкальского края. “В связи с отсутствием четкой позиции федерального центра в отношении Китая, китайские инвесторы зачастую сталкиваются с проблемой синофобии...”, – констатируют ее авторы. “Для успешного осуществления приграничного инвестиционного сотрудничества необходима правовая основа..., а также четко сформулированная политика в отношении приграничных с Россией государств, а именно с Китаем” [34].

* * *

Если отталкиваться от экономической и демографической статистики, то российско-китайское трансграничье переживает сегодня не самые лучшие времена. Осознавая важность этого про-

странства и для благополучия своих государств, и для двусторонних отношений, руководство России и Китая никак не может найти действенных инструментов для обеспечения их устойчивого развития. Огромный экономический потенциал региона остается нереализованным, как и его скрытые возможности в качестве платформы международного многостороннего взаимодействия. В рамках старой парадигмы, внутренней закрытости и модели двустороннего приграничного сотрудничества периферийность региона и связанную с этим отсталость не преодолеть.

Поэтому будем реалистами: если мы хотим и далее активно развивать отношения между Тихооке-

анской Россией и Китаем, не следует уповать на стержневые на сегодняшний день проекты двух столиц (ЕАЭС и *OBOR*), в которых восточным районам РФ и КНР отведена весьма скромная роль, а необходимо искать и готовить формы и модели, пригодные для реализации в новых условиях и в новом геополитическом пространстве – Восточной Евразии и Северной Пацифике. В конце концов, почему бы не пофантазировать о едином морском кольце вокруг Евразийского континента, огибающем его с севера (Северный морской путь) и юга (Морской “шелковый путь”), соединительным звеном которого на востоке станет международный мегапроект в зоне Туманган–Пусан–Владивосток?

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

1. Владимир Путин: связи РФ и КНР достигли наивысшего уровня и продолжают развиваться, интервью информационным агентствам ТАСС и “Синьхуа” [Vladimir Putin: Russia-China Relations Have Reached Their Peak and Continue Growing, an Interview with TASS News and Xinhua (In Russ.)] Available at: <http://tass.ru/opinions/interviews/2222240> (accessed 30.06.2016).
2. Бакланов П.Я., Ганзей С.С. *Трансграничные территории: проблемы устойчивого природопользования*. Владивосток, Дальнаука, 2008. 216 с. [Baklanov P., Ganzei S. *Transgranichnye territorii: problemy ustoychivogo prirodopol'zovaniya* [Trans-Boundary Territories: the Problems of Sustainable Nature Use]. Vladivostok, Dal'nauka, 2008. 216 p.]
3. Бакланов П.Я., Романов М.Т. *Экономико-географическое и геополитическое положение Тихоокеанской России*. Владивосток, Дальнаука, 2009. 167 с. [Baklanov P., Romanov M. *Ekonomiko-geograficheskoe i geopoliticheskoe polozhenie Tikhookeanskoi Rossii* [Economic-Geographical and Geopolitical Situation of the Pacific Region of Russia]. Vladivostok, Dal'nauka, 2009. 167 p.]
4. Бакланов П.Я., ред. *Тихоокеанская Россия: страницы прошлого, настоящего, будущего*. Владивосток, Дальнаука, 2012. 406 с. [Baklanov P. Ya., ed. *Tikhookeanskaya Rossiya: stranitsy proshlogo, nastoyashchego, budushchego* [Pacific Russia: the Past, Present, and Future]. Vladivostok, Dal'nauka, 2012. 406 p.]
5. Pirschner H. Jr. The Uncertain Future Sino-Russian Relations in the Twenty-First Century. *Demokratizatsiya*, 2008, vol. 16, no. 4, pp. 309-322.
6. Raiklin E. The Chinese Challenge to Russia in Siberia and the Russian Far East. *The Journal of Social, Political, and Economic Studies*, 2008, vol. 33, no. 2, pp. 145-204.
7. Tîrnoveanu D. Russia, China and the Far East Question. *The Diplomat*, 2016, January 20. Available at: <http://thediplomat.com/2016/01/russia-china-and-the-far-east-question/> (accessed 01.07.2016).
8. 2014年 1–12月入境旅游外国人人数 (按目的分) [Foreign Visitors Arrivals by Purpose in January – December 2014 (In Chin.)] Available at: <http://www.cnta.gov.cn/> (accessed 21.12.2015).
9. Въезд иностранных граждан на территорию РФ в 2014 г. [Foreigners Visited Russia in 2014 (In Russ.)] Available at: <http://www.russiatourism.ru/> (accessed 01.07.2016).
10. 黑龙江统计年鉴 [Heilongjiang Statistical Yearbook (In Chin.)]. Beijing, Zhongguo Tongji Chubanshe, 2014; 2015.
11. 内蒙古统计年鉴 [Inner Mongolia Statistical Yearbook (In Chin.)]. Beijing, Zhongguo Tongji Chubanshe, 2014; 2015.
12. 吉林统计年鉴 [Jilin Statistical Yearbook (In Chin.)]. Beijing, Zhongguo Tongji Chubanshe, 2014; 2015.
13. Тихоокеанская Россия – что это такое? (по материалам круглого стола). *У карты тихоого океана*, 2012, № 29. 27 с. [Pacific Russia – What is it? (on Materials of the Round Table)]. *U karty Tikhogo okeana*, 2012, no. 29. 27 p. (In Russ.)]
14. Внешнеторговый оборот по странам по Сибирскому федеральному округу за 2014 г. [The Foreign Trade Turnover of Siberian Federal District by Countries in 2014 (In Russ.)] Available at: <http://stu.customs.ru> (accessed 25.01.2015).

15. 2014年1—12月来华旅游入境人数（按入境方式分） [Foreigners Visited China in January-December 2014, According Cross-Border Methods (In Chin.)] Available at: <http://www.cnta.gov.cn/> (accessed 01.07.2016).
16. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о взаимовыгодном сотрудничестве и углублении отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия. 22 марта 2013 г. [The Russian Federation and China Peoples Republic Joint Statement on Mutually Advantageous Cooperation and Deepening the Two Countries' Comprehensive Partnership and Strategic Cooperation (In Russ.)] Available at: http://news.kremlin.ru/ref_notes/1423 (accessed 01.07.2016).
17. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о новом этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия. 20 мая 2014 г. [The Russian Federation and China Peoples Republic Joint Statement on the New Stage of Comprehensive Partnership and Strategic Cooperation of 20 May, 2014 (In Russ.)] Available at: http://news.kremlin.ru/ref_notes/1642 (accessed 01.07.2016).
18. Иванов С. А. Влияние государства на российско-китайские торгово-экономические взаимодействия. *Россия и АТР*, 2013, № 4, сс. 59-72. [Ivanov S. Vliyanie gosudarstva na rossiisko-kitaiskie torgovo-ekonomicheskie vzaimodeistviya [State's Penetration in Russian-Chinese Trade and Economic Cooperation]. *Rossiya i ATR*, 2013, no. 4, pp. 59-72.]
19. Иванов С. А. Деятельность субнациональных правительств в приграничном сотрудничестве России и Китая: системные ограничители и проблема мотивации. *Россия и АТР*, 2011, № 2, сс. 143-153. [Ivanov S. Deyatel'nost' subnatsional'nykh pravitel'stv v prigranichnom sotrudnichestve Rossii i Kitaya: sistemnye ogranichiteli i problema motivatsii [Subnational Government's Activity in Russia-China Cross-Border Cooperation: System Constraints and Motivation]. *Rossiya i ATR*, 2011, no. 2, 143-153.]
20. Ларин В. Л. Российско-китайские отношения в региональных измерениях (80-е годы XX – начало XXI в.). Москва, “Восток-Запад”, 2005. 390 с. [Larin V. *Rossiisko-kitaiskie otnosheniya v regional'nykh izmereniyakh (80-e gody XX – nachalo XXI v.)* [Russia-China Relations in Regional Dimensions (1980s – beginning of 21 century)]. Moscow, “Vostok-Zapad”, 2005. 390 p.]
21. Ларин В. Л. Приграничные и региональные связи в позднесоветский и постсоветский периоды. *Россия и Китай: четыре века взаимодействия*. Лукин А. В., отв. ред. Москва, “Весь Мир”, 2013, сс. 467-508. [Larin V. L. *Prigranichnyye i regional'nye svyazi v pozdnesovetskii i postsovetskii periody* [Cross-Border and Regional Ties in the Late Soviet and Post-Soviet Periods]. *Rossiya i Kitai: chetyre veka vzaimodeistviya* [Russia and China: Four Centuries of Interaction]. Lukin A., ed. Moscow, “Ves' mir”, 2013, pp. 467-508.]
22. О ходе реализации Программы сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики (2009–2018 гг.) в 2014 г. [On the Implementation of the Program of Cooperation between the Regions of the Far East and Eastern Siberia, the Russian Federation and the North-East of the People's Republic of China (2009–2018) in 2014 (In Russ.)]. Available at: <http://assoc.khv.gov.ru/regions/foreign-economic-activities/russian-chinese-cooperation-program-monitoring/788> (accessed 01.07.2016).
23. Yang Ch. Do National Policies Contribute to Regional Cross-Border Integration? The Case of the Program of Cooperation between Northeast China and Russia's Far East and Eastern Siberia (2009–2018). *International Cooperation in the Development of Russia's Far East and Siberia*. Huang J. and Korolev A., eds. London, Palgrave Macmillan, 2015, pp. 202-228.
24. Зуенко И. Край суровый тишиной объят. Как китайская экспансия споткнулась о российское приграничье. [Zuenko I. *Krai surovyy tishinoi ob'yat. Kak kitaiskaya ekspansiya spotknulas' o rossiiskoe prigranich'e* [The Bleak Region Enveloped by Silence. The Chinese Expansion Stumbled on the Russian Border Area]. Available at: http://lenta.ru/articles/2016/02/16/gde_kitaiy/ (accessed 01.07.2016).
25. Пресс-конференция Владимира Путина по итогам саммитов БРИКС и ШОС. 10 июня 2015 г. [Vladimir Putin's Press Conference after the Summit of the BRICS and the SCO. June 10, 2015 (In Russ.)]. Available at: <http://kremlin.ru/events/president/news/49909> (accessed 01.07.2016).
26. Государственная программа Российской Федерации “Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона”. [Federal Program of the Russian Federation “Socio-economic Development of the Far East and the Baikal Region” (In Russ.)]. Available at: <http://programs.gov.ru/Portal/programs/passport/35> (accessed 01.07.2016).
27. Федеральный закон О свободном порте Владивосток. [Federal Law on the Free Port of Vladivostok (In Russ.)]. Available at: <http://kremlin.ru/acts/bank/39906> (accessed 01.07.2016).
28. Савкин Д. А., отв. ред. *Россия и Китай в Евразийской интеграции: сотрудничество или соперничество*. Санкт-Петербург, “Нестор-История”, 2015. 350 с. [Savkin D., ed. *Rossiya i Kitai v Evraziiskoi integratsii: sotrudnichestvo ili sopernichestvo* [Russia and China in the Eurasian Integration: Cooperation or Competition]. Sankt-Petersburg, “Nestor-Istoria”, 2015. 350 p.]

29. Stokes J. *China's Road Rules. Beijing Looks West Toward Eurasian Integration*. Available at: <https://www.foreignaffairs.com/articles/asia/2015-04-19/chinas-road-rules> (accessed 01.07.2016).
30. *Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики об углублении всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия и о продвижении взаимовыгодного сотрудничества от 8 мая 2015 г.* [Russian Federation and China Peoples Republic Joint Declaration on Deepening Comprehensive Partnership and Strategic Cooperation and Promoting Mutually Advantageous Ties of May 8, 2015 (In Russ.)]. Available at <http://kremlin.ru/supplement/4969> (accessed 01.07.2016).
31. Full Text: Vision and Actions on Jointly Building Belt and Road. *Xinhua*, 29.03.2015. Available at: <http://english.cri.cn/12394/2015/03/29/2941s872030.htm> (accessed 01.07.2016).
32. *План мероприятий по реализации Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 г., утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2009 г.* [Plan of Measures on Realization of the Strategy of Socio-Economic Development of the Far East and the Baikal Region for the Period until 2025, Approved by the Federal Government on December 28, 2009 (In Russ.)]. Available at: <http://lawru.info/dok/2011/03/31/n33415.htm> (accessed 17.02.2016).
33. China, Russia Agree to Cooperate in Developing Far East. *China Daily*, 12.12.2014. Available at: http://english.gov.cn/state_council/vice_premiers/2014/12/12/content_281475022770425.htm (accessed 01.07.2016).
34. *Стратегия социально-экономического развития Забайкальского края на период до 2030 г.* [Strategy of Socio-Economic Development of the Trans-Baikal Territory for the Period until 2030 (In Russ.)] Available at: <http://www.xn-80aaaac8algbgbc3f0q.xn-plai/economics/organizations.html> (accessed 01.07.2016).
35. *Выступление В. В. Путина на первом Восточном экономическом форуме* [Speech V. V. Putina at the First East Economic Forum (In Russ.)]. Available at: <http://kremlin.ru/events/president/news/50232> (accessed 01.07.2016).
36. *Минвостокразвития и Государственный комитет КНР по развитию и реформе подписали меморандум о сотрудничестве на Дальнем Востоке* [Minvastokrazvitiya and the State Committee of China Development and Reform Commission Signed a Memorandum of Cooperation in the Far East (In Russ.)] Available at: <http://xn-ctbbmrjqhagwdnh2e5c.xn-plai/minvastokrazv-i-gos-kom-knr-podpisali-memorandum/> (accessed 14.01.2016).
37. *积极应对新常态，加快建设“龙江陆海丝绸之路经济带”宣讲提纲* [An Outline of [Our] Active Response to the New Normalcy, [the Requirement] to Speed up the Construction of “Longjiang Land and Sea Economic Belt” (In Chin.)]. Available at: www.hljjs.gov.cn/uploads/.../1525444319.doc (accessed 01.07.2016).
38. *区域开放* [The Region of Openness (In Chin.)]. Available at: <http://www.jl.gov.cn/zjzl/ggkf/zdlygg/> (accessed 29.06.2016).
39. *Первую российскую ветку Hyperloop предложили проложить от Зарубино до Китая* [The First Russian Branch of Hyperloop Offered to Build from Zarubino to China (In Russ.)] Available at: <https://lenta.ru/news/2016/06/16/hyperloop3/> (accessed 30.06.2016).
40. *Дробышева И. Приморье позволило китайских инвесторов в ТОРы и Свободный порт.* [Drobysheva I. Primor'ye pozvalo kitaiskikh investorov v TORy i Svobodnyi port [Primorye Called Chinese Investors in the TADs and the Free Port]] Available at: <http://www.rg.ru/2015/10/13/reg-dfo/investory.html> (accessed 31.05.2016).
41. Calder Kent E. *Asia in Washington: Exploring the Penumbra of Transnational Power*. Washington, Brooking Institution Press, 2014. 366 p.
42. *Южная Корея испугалась китайской экспансии на Дальний Восток* [South Korea Frightened Chinese Expansion in the Far East (In Russ.)] Available at: <http://deita.ru/news/economy/09.06.2016/5131430-koreya-budet-borotsya-za-mesto-na-dalnem-vostoke/> (accessed 29.06.2016).
43. *Japan-Russia Summit Meeting*. Available at: http://www.mofa.go.jp/erp/rss/northern/page4e_000427.html (accessed 29.06.2016).

**RUSSIA-CHINA TRANSBOUNDARY REGION
FROM THE PERSPECTIVE OF EURASIAN PROJECTS**

(World Economy and International Relations, 2016, vol. 60, no. 12, pp. 69-81)

Received 01.07.2016.

Viktor L. LARIN (victorlar@mail.ru),

Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, Far-Eastern Branch of Russian Academy of Sciences, 89, Pushkinskaya Str., Vladivostok 890950, Russian Federation.

Acknowledgements. The article has been supported by a grant of the Russian Science Foundation. Project no. 14-18-00161 “Far Eastern Resource of Russia’s Integration into APR: Experience and Potential of Regional and Border Interaction”.

The article analyzes the current status and new development trends in Russian-Chinese transboundary region, which extends to the vast and reach area equal to India. Due to some economical, geographical and psychological reasons, by the beginning of the second decade of 21st century, the two countries' governments could neither effectively explore a huge integrational potential of this transboundary space in order to reinforce economic and humanitarian foundation of Russia–China strategic partnership, nor transform this space into a territory of social stability and economic prosperity. Currently, Moscow and Beijing actively attempt to promote pretentious geo-political and economic projects for greater Eurasia along with their efforts to work out new agendas so as to speed up social and economic development of the Northeast China and the Russian Pacific. In their initial version, these projects have nothing to do with each other. However, the local authorities on both sides of the border actively support such efforts and try to promote their interests within the projects, viewing them as appropriate means to overcome (at least partially) the barriers, which constrain the economic progress of their districts. At the same time, Russian-Chinese transboundary region is becoming an operating juncture of international integration in the eastern part of Eurasia being of keen interest for other Pacific countries, primarily Japan and South Korea. The development and improvement of this region as one of fundamentals for the Russia–China strategic partnership and, simultaneously, a platform of international cooperation in Eastern Eurasia seem to be the only real opportunity not merely to overcome centuries-old backwardness of this periphery, but to make a breakthrough in bilateral relations. The author proposes to abandon the excessive enthusiasm and illusion as concerns the coming “co-junction” in the western part of the continent, and to refocus on the Russian-Chinese pragmatic cooperation in the eastern segment of Eurasia and North Pacific, which have potential to build a new basis for economic and security system of Eastern Eurasia on the platform of interaction between Russia, China and all interested parties.

Keywords: Eurasia, transboundary region, Russia–China interaction, politics, integration.

About author:

Viktor L. LARIN, Doctor of History, Director of the Institute.

DOI:10.20542/0131-2227-2016-60-12-69-81