

J. Zhong

ON INFRASTRUCTURE CONSTRUCTION IN RUSSIA-CHINA BORDER AREAS

Jiànpíng Zhong – Chief Researcher, Head of the Department of Integrated Research, Russian Institute of Heilongjiang Provincial Academy of Social Sciences, Doctor of Historic Sciences, PRC, Harbin; **e-mail:** dekanat205@mail.ru.

The relevance of the research is justified by the need for implementation of modern approaches to managing inter-regional cooperation between Russia and China on the basis of expressly grounded and logically built general social and economic strategy. The article describes and methodologically justifies an opportunity of developing and upgrading infrastructure facilities on the border territories of Russia and China given particular features of project activities as well as specifics of national economic systems performance in inter-regional cooperation sustainable development environment.

The author proposes for practical implementation a number of constructive ideas with regard to creation of the concept covering cooperation between Russia and China in the realm of infrastructure on the border territories.

Keywords: border territories of Russia and China; infrastructure; Belt and road initiative; advance development territories; PRC; Russia; investment fund; the concept of coordinated environmental development.

Ц. Чжун

ПРОБЛЕМЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ПРИГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ РОССИИ И КИТАЯ

Цзяньпин Чжун – главный научный сотрудник, заведующий отделом комплексного исследования института России Академии Общественных Наук провинции Хэйлуцзян, доктор исторических наук, КНР, г. Харбин; **e-mail:** dekanat205@mail.ru.

Актуальность исследования обосновывается необходимостью использования современных подходов к управлению межрегиональным взаимодействием России и Китая на базе четко обоснованной и логически выстроенной общей социально-экономической стратегии между двумя государствами-соседями. В статье раскрыта и методологически обоснована возможность развития и модернизации инфраструктурных объектов в приграничных территориях России и Китая с учетом как особенностей проектной деятельности, так и специфики функционирования национальных экономических систем в условиях устойчивого развития межрегионального взаимодействия.

Автором разработан и предложен к практическому использованию ряд конструктивных идей по формированию концепции российско-китайского сотрудничества в сфере строительства инфраструктуры в приграничных территориях.

Ключевые слова: приграничные территории России и Китая; инфраструктура; «Пояс и путь»; территория опережающего развития; инвестиции; КНР; Россия; инвестиционный фонд; концепция о согласованном и экологическом развитии.

Трансграничное сотрудничество – это основная часть торгово-экономических отношений между Россией и Китаем, поэтому успешное развитие приграничных

территорий обоих государств, обеспечение благополучия жизни их граждан и углубление двустороннего сотрудничества имеет огромное актуальное значение.

За последние годы в районе Дальнего Востока России появились новые веяния в строительстве инфраструктуры, но из-за нехватки финансовых и трудовых ресурсов строительство продвигается медленными темпами. Используя благоприятный момент создания на Дальнем Востоке России территории опережающего развития (ТОР) и возрождения старых промышленных баз на Северо-Востоке Китая, необходимо энергично продвигать строительство современной транспортной инфраструктуры. Это позволит органично соединиться проекту экономического развития «Один пояс, один путь» и Евразийскому экономическому союзу и постепенно отрегулирует китайско-российскую структуру торговли, что будет иметь важное значение для социально-экономического развития смежных территорий двух государств.

Современное состояние строительства инфраструктуры в приграничных территориях России и Китая

1. Новые возможности и веяния в строительстве инфраструктуры на Дальнем Востоке России.

За последние несколько лет правительство России сделало большие вложения в строительство инфраструктуры на Дальнем Востоке. Для проведения саммита АТЭС во Владивостоке были построены большой мост на Русский остров, Центр переговоров и другие крупномасштабные проекты для расширения всесторонних внешних связей Владивостока, символические сооружения выполнены на интернациональном и современном уровне. Сегодня на Дальнем Востоке России создана территория опережающего развития, для строительства инфраструктуры в этом районе добавляются новые мощности. Автодорожная сеть Дальнего Востока сейчас находится на стадии совершенствования. Китай и Россия запустили проекты больших мостов Тунцзян – Нижнеленинское и Хэйхе – Благовещенск, которые будут играть огромную роль в международных перевозках через Амур и, очевидно, повысят и преобразуют количество грузов, проходящих через пограничные пропускные пункты обеих стран, это бу-

дет еще одним шагом в оптимизации структуры торговли. Несомненно, реализация крупных проектов станет большой движущей силой строительства инфраструктуры в Дальневосточном регионе.

2. Коммуникационная инфраструктура России и Китая имеет большие различия.

За последние 30 лет в коммуникационной инфраструктуре на Дальнем Востоке России не произошло каких-либо существенных изменений. Вплоть до сегодняшнего дня на всем Дальнем Востоке нет ни одной скоростной дороги мирового уровня. Строительство дальневосточной железной дороги также сравнительно отсталое, инфраструктура грузопассажирских перевозок устарела, полотно дороги старое. Сегодня скорость железнодорожных составов находится в пределах 100 км/час, поэтому для преодоления расстояния от Владивостока до Москвы необходима одна неделя. Развитие транспортных перевозок отсталое, что не только крайне ограничивает освоение ресурсов Дальнего Востока и его экономическое развитие, но и вследствие невозможности состыковки со скоростными магистралями и железнодорожной сетью Китая, ограничивает дальнейшее расширение торгово-экономического сотрудничества Китая и России на Дальнем Востоке. Слабым местом развития рекреационной отрасли на базе турпотока из КНР является также недостаточное количество пассажирских маршрутов [1].

3. Уровни инфраструктуры пограничных переходов России и Китая имеют большие различия.

Сегодня в провинции Хэйлуунцзян есть 15 пограничных переходов в Россию, 6 из которых не открыты или временно закрыты. Все пограничные переходы с китайской стороны имеют современную архитектуру, построены в течение последних 10 лет, пограничные же переходы с российской стороны, в основном, построены несколько десятков лет назад. Поэтому с точки зрения пропускной способности товаров, пассажиров и других характеристик существуют большие расхождения в этом направлении между КНР

и Россией. Заметим, что уровень развития инфраструктуры пограничных переходов с китайской стороны характеризуется достаточным количеством вложенных в их развитие ресурсов, сравнительно высокой скоростью работы, приветливостью персонала, но с российской стороны количество вложенных средств недостаточное, зачастую у персонала отсутствует стремление работать, отсюда – низкая скорость обслуживания, в результате это все влечет за собой невозможность формирования высокого уровня структуры взаимного соединения и взаимного прохода.

4. Инфраструктура российских и китайских городов имеет большие различия.

Население дальневосточного региона России в основном сосредоточилось в центральных городах на территориях вдоль российско-китайской границы, в капитальных вложениях эти несколько городов занимают основное место. Строительство общественных зданий и сооружений во Владивостоке, Хабаровске и Благовещенске медленное. За исключением построенного в 2013 году комплекса объектов для проведения саммита АТЭС на Русском острове, очень редко встречаются крупномасштабные современные архитектурные комплексы с развитой инфраструктурой. Архитектура главных улиц в основном времен застройки советского периода. Можно сказать, что задачи реконструкции и строительства в городах Дальнего Востока России довольно многообразны, существуют огромные пространства для привлечения иностранных инвестиций и подрядов на строительные работы крупных объектов общественного благоустройства, в будущем, несомненно, будет широкомасштабное использование зарубежной техники, трудовых ресурсов и капиталов.

Трудности и проблемы в строительстве инфраструктуры в России

1. Серьезная нехватка государственных инвестиций в основные фонды. За последние несколько лет произошли девальвация рубля и существенное снижение цены на энергетические источники, что обусловило колебание российской экономики и стало основной причиной

недостаточного уровня инвестиций в строительство инфраструктуры на Дальнем Востоке. Если смотреть с точки зрения инвестиций в основные фонды, то очевидно, что Дальний Восток отстает от других регионов. Без сомнения, проведение саммита АТЭС в 2013 году и реализация плана по созданию на Дальнем Востоке территории опережающего развития способствовали улучшению инвестиционных условий, привнося с собой благоприятные возможности и толчок к дальнейшему развитию.

2. Неважная инвестиционная среда привела к низкому уровню привлекательности для внешних инвесторов. За последние несколько лет в Дальневосточном регионе России обращается большое внимание на активное привлечение иностранных инвестиций в строительство инфраструктуры. Вследствие возникающих особенностей международной политики экономическое состояние день ото дня усложняется, ранее имевшиеся базовые условия развития Дальневосточного региона также находятся в неудовлетворительном состоянии, что приводит к серьезной нехватке инвестиций на Дальнем Востоке. Такие причины, как отсталость коммуникационной инфраструктуры, неидеальная инвестиционная среда, посредственное выполнение условий договоров заставляет инвесторов задумываться над целесообразностью осуществления инвестиций. Совершенствуя инвестиционную среду в Дальневосточном регионе, прежде всего следует уделять внимание улучшению «жестких факторов» – транспортных объектов, гостиниц и отелей, медицинских учреждений, объектов современной сферы услуг и др., а также оптимизации «мягких факторов» – эффективности таможенного прохождения, юридических гарантий, общественного порядка и безопасности, и тем самым, укреплять доверие инвесторов.

3. Сокращение численности населения и экономический спад привели к серьезной нехватке внутреннего спроса. Сегодня численность населения Дальнего Востока составляет 6,3 млн человек [1], несмотря на некоторые правительствен-

ные меры стимулирования повышения численности населения, такие как стимулирование рождаемости, повышение льгот, привлечение переселенцев, пока эффект от данных мероприятий не очевиден. Потребности в товарах у такого числа населения крайне ограничены и их недостаточно для создания внутреннего спроса. Девальвация рубля привела к снижению покупательной способности населения, сокращению потока российских туристов в Китай, снизился спрос населения на пользование транспортом.

Концепция российско-китайского сотрудничества в сфере строительства инфраструктуры в приграничных территориях

1. Соединение с главной транспортной артерией Дальнего Востока России. Экономический коридор «Китай–Монголия–Россия» с точкой опоры на железную дорогу между Манчжурией и Суйфэньхэ проходит по направлению с Юга по Северо-Восточной железнодорожной сети через Северный Китай; соединяясь на севере с российской Транссибирской магистралью и посредством Байкало-Амурской магистрали охватывая Дальневосточный регион, он стал основным путем сухопутного транспорта в Северо-Восточной Азии. Для реализации свободной международной торговли необходимо вместе с российской стороной провести глубокое исследование вопросов налаживания регулярного бесперебойного сообщения, реализуемого посредством железнодорожных, автомобильных и водных транспортных сетей, объединяющих два государства и создающих структуру транспортной логистики в Дальневосточном регионе.

Для осуществления вышеуказанной цели необходимо обновить механизм и модель китайско-российского сотрудничества в сфере строительства транспортной инфраструктуры, что выведет экономическое развитие для приграничных территорий на более высокий уровень и положительно скажется на жизни российского и китайского народа. Первое – это подготовка Российско-китайского инвестиционного фонда для строительства инфраструктуры. Исходя из потребностей

строительства инфраструктуры, данный специальный фонд будет использоваться для строительства инфраструктуры в смежных районах двух государств, тем самым содействуя развитию двусторонних торгово-экономических отношений и гуманитарного сотрудничества. Второе – придерживаться совместной модели строительства. Раскрывая сравнительные преимущества, необходимо твердо следовать принципам взаимной выгоды и разделения труда наряду с кооперированием, а также активно искать возможности для участия китайских инвесторов в фонде развития Дальнего Востока России.

2. Используя возможности, появившиеся при создании территории опережающего развития на Дальнем Востоке России, всеми силами продвигать строительство инфраструктуры современных коммуникаций. Согласно законам и нормативным актам, на территориях опережающего развития будет действовать льготная политика в сфере земельных отношений, налогов, трудовых ресурсов, кредитования и других отраслях. Особый акцент в документах сделан на место и роль реконструкции инфраструктуры путей сообщения в районе создания территорий опережающего развития, это касается не особо хороших транспортных условий в большей части регионов Дальнего Востока, откуда осуществляется транспортировка нефти, газа, делового леса и каменного угля; районов переработки и транспортировки продуктов морского промысла; районов создания современных промышленных кластеров и других районов с отраслями, имеющими важное стратегическое значение. В настоящее время в условиях серьезной нехватки инвестиций в строительстве транспортных объектов на Дальнем Востоке России реализуется концепция общедоступного развития, согласно которой к осуществлению капиталовложений в ключевые проекты строительства транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке России привлекаются Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Фонд Шелкового пути, это позволяет экономическому развитию достичь смежных областей России и Ки-

тая и осуществить взаимовыгодное стратегическое сотрудничество двух стран.

3. Значение российско-китайской транспортной инфраструктуры для международного экономического сотрудничества. Опираясь на географическое преимущество и особенности производства, создание современного промышленного кластера является приоритетным направлением международного сотрудничества России и Китая. Развитие международной торговли, транспортной логистики, переработки продукции, туризма и других отраслей в приграничных районах двух государств невозможно без опоры на современную транспортную инфраструктуру. Особенностью будет являться стыковка китайских районов трансграничного экономического сотрудничества с Россией с территориями опережающего развития России и Свободным портом «Владивосток», что неизбежно создаст «эффект бабочки» в виде политических дивидендов, способствуя ускоренному развитию экспортно-ориентированной экономики региона. Следует придерживаться концепции открытого развития, расширять инвестиции в главные сферы трансграничной промышленной зоны, энергично привлекая инвестиции Северо-Восточной Азии и других стран мира и превращая Северо-восток Китая и Дальний Восток России в важнейших носителей инвестиций Евразийской экономики. Одновременно придерживаясь принципа толерантности, к участию в строительстве трансграничной инфраструктуры следует привлекать различные сектора экономики, как крупномасштабные государственные компании, так и средние и малые частные компании, тем самым создавая новые силы для продвижения строительства совместной российско-китайской пограничной транспортной инфраструктуры.

4. Расширение инвестиций в реконструкцию инфраструктуры Дальнего Востока России в рамках проекта «Один пояс, один путь». После 18-ого Всекитайского съезда КПК Китай выделяет особое внимание на развитие отношений с соседними странами, более четко определив соседние страны как свои приоритеты

внешней политики [2]. Инфраструктура Дальнего Востока России устарела, соответственно, пространство для российско-китайского сотрудничества необычайно велико: реконструкция или восстановление больниц, школ и жилья в Дальневосточном регионе требует вложения большого количества инвестиций, техники и трудовых ресурсов.

Капиталы, техника и трудовые ресурсы Китая на строительном рынке Дальнего Востока России имеют высокую конкурентоспособность. Необходимо с помощью концепции согласованного развития усилить двусторонние связи, повышать международную стандартизацию объектов и степень прозрачности, избегать или уменьшать разногласия.

Так же необходимо повышать эффективность работы по сбору информации, анализу, усилить консультации, полностью реализовать роль аналитического центра, углубить исследования в прилегающих областях структуры экономики, основных статьях экспорта и импорта и потенциала геополитических преимуществ, предоставляя научную и интеллектуальную поддержку крупномасштабному строительству объектов инфраструктуры в приграничных регионах, которое требует постоянных инвестиций и длительного срока строительства, что влечет за собой увеличение инвестиционных рисков.

Если смотреть со стороны России, то заметно, что инвестиционная среда оставляет желать лучшего; со стороны Китая вследствие изменения срока службы правительственных чиновников наблюдается склонность к краткосрочным вложениям, уменьшение интереса к крупным долгосрочным инвестиционным проектам. В совокупности эти межгосударственные факторы оказывают серьезное влияние на инвестирование и сотрудничество в сфере строительства инфраструктуры. Поэтому, с одной стороны, следует на основании концепций о согласованном и экологическом развитии укреплять взаимное доверие, стимулировать сотрудничество; с другой стороны, с помощью основных принципов ВТО и международной экономической торговли, подкрепленных соз-

данием законодательных и нормативных актов и модели рабочей программы товарооборота, осуществлять эффективный административный контроль инвестиционных рисков, выдвигая двусторонние взаимные интересы на более высокий уровень.

Сейчас самый лучший период в истории отношений между Россией и Китаем, на фоне пристального внимания правительств двух стран к возрождению и развитию приграничных территорий, опираясь на сопряжение проектов «Один пояс и один путь» и «Евразийский экономический союз», северо-восточные провинции

Китая и Дальневосточный регион России непременно должны стать регионом гармоничного развития и совместного процветания.

ЛИТЕРАТУРА

1. Доклады РИСИ: Политика Китая в Азии и интересы России // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 5(44). С. 11–53.

2. Мэнь Хунхуа. Расстановка международной стратегии Китая после 18-го Всекитайского съезда КПК // Общественная наука. 2017. № 8. С. 14–28.