



УДК 911.3:32

## Региональная политика России и Китая в отношении своих внутриконтинентальных территорий: Сибирь и Синьцзян\*

А. Н. Фартышев

*Институт географии им. В. Б. Сочавы СО РАН, г. Иркутск*

Статья посвящена соотношению российских и китайских подходов к решению проблем своих внутриконтинентальных территорий – Сибири и Синьцзян-Уйгурского автономного района.

**Ключевые слова:** экономическая и политическая география, Сибирь, Синьцзян-Уйгурский автономный район, транспортно-географическая континентальность, Стратегия развития Сибири и Дальнего Востока.

Понятие «региональная политика» подразумевает под собой общую политику государства, географически адаптированную к локальным условиям и особенностям регионов. В основе любой региональной политики лежит некоторая концепция, которая может представлять мнение научных или правительственных кругов. Сама по себе концепция понимается как основная идея развития региона, в развернутом виде она выступает прогнозом того, что должен представлять собой регион в обозримом будущем. Идея развития не является вечной константой и действует в течение определенного временного интервала, в рамках которого сохраняются относительно неизменными существенные предпосылки и условия, определяющие характер целеполагания, а также параметры системы ограничений, очерчивающих область возможного развития в структурном, качественном и количественном смысле [10].

Однако для развития региона существуют объективные и субъективные ограничения, препятствующие естественному пути (табл. 1). К основным объективным ограничениям в рамках системы принятия решений можно отнести ограничения природного-географического характера. Нельзя изменить географические координаты региона, так как это не зависит от воли и желания населения или политических акторов. Нельзя изменить характер ландшафта, режим солнечной радиации, некоторые климатические особенности региона, поскольку это его статические показатели. При этом существуют и динамические объективные показатели, которые поддаются антропогенному влиянию и изменению в ту или иную сторону. Это количество водных ресурсов, рельефные ограничения, близость территории к морям и некоторые климатические характеристики. Такой показатель, как количество невозобновляе-

мых природных ресурсов, также может быть отнесен к динамичным показателям, но изменен может быть лишь в одну сторону – в сторону уменьшения.

К субъективным факторам можно отнести отношение к региону как со стороны государственной власти, так и со стороны агентов экономики. И от тех, и от других зависит выделение ресурсов для развития региона. Это ограничение может быть изменено, но пока такого изменения не произошло, общественный стереотип должен приниматься как ограничение.

Таблица 1

Структура ограничивающих факторов регионального развития

Объективные ограничения			Субъективные ограничения
Статичные	Слабодинамичные	Динамичные	
Внутренние			
Географические координаты. Характер ландшафта. Климатические особенности (роза ветров, кол-во солнечной радиации и др.).	Количество и характер водных и земельных ресурсов. Рельефные ограничения. Некоторые климатические особенности (влажность воздуха, температурный режим, заболоченность и пустынность территорий и др.). Природные ресурсы.	Демографические показатели (численность и плотность населения, естественный прирост, миграционный приток/отток). Транспортная доступность внутри региона. Экологическая нагрузка.	Отношение политических и экономических акторов к развитию данного региона. Характер внутреннего регионального устройства власти.
Внешние			
Континентальность территории (близость морского и океанического побережья). Макрогеографическое положение.	Близость природных ресурсов соседних регионов. Климатические особенности соседних регионов.	Геополитическое положение и внешняя политическая конъюнктура. Транспортная доступность относительно внешних данностей. Внешняя экологическая нагрузка.	Политическая система государства и система региональной власти. Налоговая и правовая система государства. Региональная политика государства.

Рассматривая Сибирь как ультраконтинентальную территорию, удаленную географически от центров мирового рынка, необходимо помнить, что она является не единственной такой периферийной зоной. Если взять макрорегионы, находящиеся вглуби континентов, можно насчитать как минимум еще десяток государств с похожей экономо-политической ситуацией, где есть две составляющие: более развитый центр, находящийся в прибрежной полосе и аккумулирующий экономическую жизнь, и отстающая внутриконтинен-

тальная территория. Под эти характеристики подходят: территории Южной Америки, где высокоразвитые агломерации Сан-Пауло, Рио-де-Жанейро и Буэнос-Айреса контрастируют с неразвитостью Амазонии в Бразилии и Патагонии в Аргентине; территории Северной Америки, север Канады и Аляски, закованные во льду, удаленные от круглогодичных морских портов; территории Африки, прежде всего подавляющая часть площади Алжира, Ливии, Мали, Нигера, Чада, и другие пустынные внутриконтинентальные просторы Сахары; и территория внутренней Австралии. В какой-то мере даже анклав Дании Гренландия также подходит под эту характеристику. Но, глядя на карту мира, первое, что бросается в глаза, – это Китай с его мощной прибрежной полосой, производящей для всего мира товары, и, напротив, его западные провинции, которые так же как и Сибирь, страдают от географической ультраконтинентальности.

Административно-территориальные единицы Китая в официальных публикациях обычно подразделяют на три меридиональных пояса: восточный, центральный и западный (рис. 1). При этом разделении восточные провинции обтекают всю прибрежную зону Китая, а западные имеют наибольшую удаленность от моря. Максимальную континентальность имеют Тибетский и Синьцзян-Уйгурский автономные районы, а также провинция Цинхай. На примере Синьцзяня и Сибири мы рассмотрим географический аспект региональной политики, который в большей степени влияет на экономическое развитие, чем вопросы организации управления.

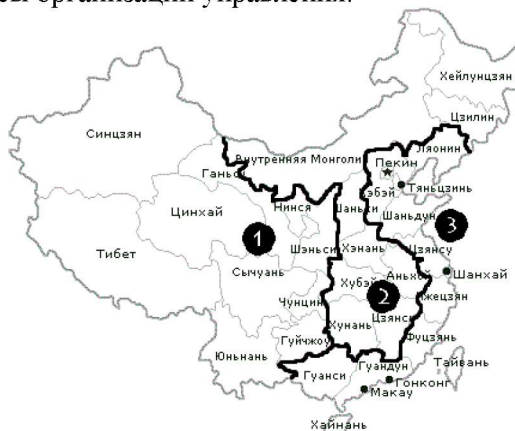


Рис. 1. Меридиональные пояса в административно-территориальном делении Китая: 1 – восточный, 2 – центральный, 3 – западный

Учеными ИГ СО РАН был разработан показатель транспортно-географической континентальности [3]. Под транспортно-географической континентальностью (Ктг) следует понимать меру удаленности основной части (доли) ее экономического и демографического потенциала от морей и океанов, имеющих определенное транспортное значение. В параметре Ктг учитывается размер населения удаленных от моря территорий по зонам 0–50, 50–200, 200–500, 500–1000, 1000–2000 км и свыше 2000 км от береговой линии. Далее параметр корректируется с учетом наличия у страны крупных су-

доходных рек и каналов, доступных морским судам и круглогодичной/ ограниченно-круглогодичной навигации. Чем больше показатель континентальности, тем менее благоприятно макрорасположение данных регионов, выражающееся, прежде всего, в отдаленности основных их демоэкономических центров относительно морских и океанических путей, которые допускают круглогодичную навигацию.

По степени континентальности районов и стран мира установлено 6 градаций, оцененных в баллах: очень высокая (60,1–100), высокая (35,1–60), повышенная (20,1–35), умеренная (10,1–20), низкая (5,1–10), очень низкая (1–5). Для иллюстрации приведем сравнение по степени континентальности наиболее характерных ультраконтинентальных стран и показатели федеральных округов России и Синьцзян-Уйгурского автономного района Китая (табл. 2).

Таблица 2

Сравнительная характеристика федеральных округов (ФО) России, Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) Китая и некоторых стран мира по степени транспортно-географической континентальности [3; 4]

Степень континентальности (баллы)	Территория	Показатель Ктг
Очень высокая (60,1–100)	Сибирский ФО	97,6
	СУАР Китая	94,0
	Киргизия	95,0
	Казахстан	89,0
	Монголия	65,0
	Уральский ФО	63,4
Высокая (35,1–100)	Чад	55,7
	Приволжский ФО	51,0
	Афганистан	49,5
	Россия (в целом)	42,2
Повышенная (20,1–35)	Центральный ФО	27,7
	Иран	23,6
	Парагвай	21,9
Умеренная (10,1–20)	Дальневосточный ФО	19,4
	Китай (в целом)	15,7
	Северо-Западный ФО	12,4
	Южный ФО	12,3
	США	10,3
Низкая (5,1–10)	Канада	9,3
	Бразилия	7,7
Очень низкая (1,0–5)	Австралия	2,5
	Сингапур	1,0

В табл. 2 мы видим, что Сибирь и СУАР находятся в наименее выгодном по отношению к морским путям географическом положении за счет того, что большая часть их территории находится в зоне удаленности более чем на 2000 км от береговой полосы.

Географические характеристики внутренних районов Китая и Сибири во многом схожи. Плотность населения в СУАР – 12 чел./км<sup>2</sup>, в Тибете – 1,73 чел./км<sup>2</sup>, в Западной Сибири – 6,2 чел./км<sup>2</sup>, в Восточной Сибири – 2,2 чел./км<sup>2</sup>. Население расселяется в основном по линиям путей сообщения, особенно по линии железнодорожных магистралей Пекин – Урумчи – Аланшанькоу в СУАР и, главным образом, по Транссибу в Сибири.

Вместе с тем природные условия сибирской части России и СУАР Китая различаются. При одинаковом резко-континентальном климате, в Синьцзяне находится большая пустыня Такла-Макан, что для Сибири нехарактерно, но в то же время последняя имеет другой немаловажный природный фактор – вечную мерзлоту в пределах подавляющей части ее территории.

Необходимо отметить также и рельефные особенности. Известный исследователь Дж. Сакс отмечает еще одну важную особенность китайской внутренней территории – то, что Китай представляет как бы лестницу из рельефа: в глубине территории находится ее наивысшая точка, и высоты ниспадают на восток постепенно к морскому побережью [1]. Если посмотреть на территорию России, то эта же лестница наблюдается и здесь, только ниспадает она в обратном направлении, чем в Китае, т. е. с востока на запад: от хребтов Дальнего Востока, превращаясь в Восточно-Сибирское плоскогорье, и низшая ступень – это Западно-Сибирская равнина вместо Желтого моря, как в Китае.

Китай – одна из наиболее быстро развивающихся стран в мире: рост ВВП в 2010 г. составил 10,4 %, в 2011 г. – 9,2 %, в 2012 г. – 7,8 %. Однако по территории страны развитие происходит неравномерно. ВВП Синьцзяна составляет 750 млрд юаней, что в долларовом эквиваленте равняется 119,5 млрд долл. США, в то время как ВВП Китая составляет 12,38 трлн долл. США [13]. ВВП Синьцзяна – всего 0,96 % от общего ВВП Китая, хотя по площади это 1/6 часть страны. В то время для Сибири (для точности возьмем территорию СФО) эти же цифры составляют: доля в ВВП страны – 10,5 %, и 30 % территории. Правда, в 2012 г. рост ВВП Синьцзяна составил 12 %, что гораздо выше среднекитайского [13]. Предполагается ответить на вопрос, за счет чего идет экономический рост Синьцзяна – одного из самых ультраконтинентальных регионов мира.

В первую очередь, оказало влияние развитие инфраструктуры. За период с 2000 г. по 2012 г. на территории всех западных провинций были введены в строй железные дороги Корла – Кашгар (2000 г., длина – 1025 км), Голмуд – Лхаса (2006 г., 1142 км), Кашгар – Хотан (2010 г., 488 км), а в 2006 г. дорога Ланьчжоу – Урумчи стала полностью двухпутной. Уже запланировано строительство скоростной пассажирской железнодорожной магистрали из Ланьчжоу в Урумчи, которая станет продолжением самой длинной скоростной магистрали в мире Пекин – Ланьчжоу. Финансирование этих дорог идет за счет государственных банков. В России же только приступают к строительству высокоскоростных железных дорог, которые до 2017 г. затронут лишь ее европейскую часть, а в 2013 г. запланировано только два проекта строительства железных дорог – это продолжение строящейся магистрали на Якутск (участок Томмот – Якутск) и новая дорога Курагино – Кызыл.

Экономическое развитие СУАРа, во вторую очередь, связано с разработкой нефтяных месторождений в районе Урумчи. На карте нефтеносных районов (рис. 2) видно, что необходимость развития Синьцзяня и Цинхая, а не Тибета, более обоснована и даст наибольший экономический эффект. В этом плане видится схожесть Синьцзянской провинции с российской Восточной Сибирью, где также проводится освоение нефтяных и газовых месторождений.

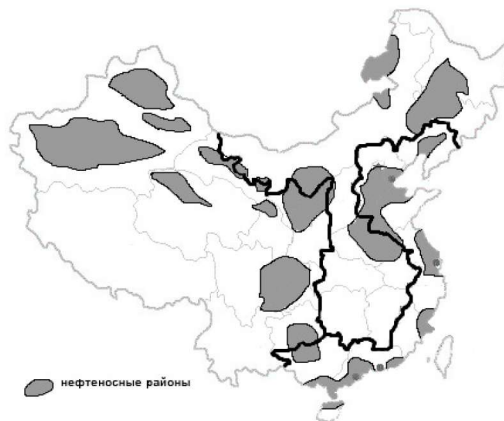


Рис. 2. Карта-схема основных разведанных нефтеносных районов Китая

Так, запасы нефти Синьцзян-Уйгурского автономного района составляют 21 млрд т (30 % всех запасов Китая), газа – 1,1 трлн куб. м (34 % запасов всей страны). Ежегодно в Синьцзяне добывается около 30 млн т нефти и 22 млрд куб. м газа. Первый газопровод системы Запад – Восток был построен в 2004 г. по маршруту из Синьцзяна в Шанхай. Второй начнет работу в 2013 г., его мощность составит также около 30 млрд куб. м. Он начинается тоже в Синьцзяне, однако его конечной точкой является провинция Гуандун на юге страны [9]. В 2012 г. Китай начал строительство третьего по счету газопровода, который свяжет запад и восток страны. Он начнется в Хоргосе Синьцзян-Уйгурского автономного района и завершится на берегу Восточно-Китайского моря в городе Фучжоу, ввод в эксплуатацию запланирован в 2015 г. Отсюда и исходит рост экономики района. Доля нефтяной промышленности в 2000-е гг. держалась на уровне 60–70 %, и только в 2012 г. она снизилась ниже 50 % [5]. В Сибири доля нефтяной промышленности ниже, чем в Синьцзяне, но экономический рост также обеспечивается в большей мере разработкой новых месторождений по линии магистрального трубопровода «Восточная Сибирь – Тихий океан», только происходит это более медленными темпами, чем в Китае.

По словам председателя СУАР Нура Бейкли, за 2012 г. рост промышленности в Синьцзяне составил 12,5 %, что на 2,5 % выше среднего уровня, причем преимущественно ненефтяная промышленность, такая как электроэнергетическая, угольная, цветная металлургия, достигла роста в 21,4 %, что на 8,9 % выше среднего уровня промышленного роста СУАР [5]. По этому набору отраслей мы можем заметить, что они практически совпадают с ос-

новными отраслями промышленности, развиваемыми в Сибирском федеральном округе России. Так, ведущие места в структуре промышленного производства в СФО занимают как раз цветная металлургия (27,5 %), электроэнергетика (14,0 %), топливная промышленность, в том числе угольная (12,1 %), а также машиностроение и металлообработка (11,3 %).

Третья причина экономического роста Синьцзяна – ориентация на внутренний и внешний среднеазиатский рынок. Промышленное освоение территории СУАР связывается не с вывозом продукции на мировые рынки через порты, а имеет цель создание единого внутриконтинентального рынка стран Центральной Азии и западных провинций Китая. Ультраконтинентальность Синьцзяна таким образом используется как выгодный географический фактор для конструирования наименее насыщенного товарами рынка потребления, где конкуренция со стороны приморских товаров ниже. Заместитель директора Института Центральной Азии Академии общественных наук Синьцзяна Ши Лань отмечает, что для этого следует активизировать Шанхайскую организацию сотрудничества посредством интеграционных процессов и создания свободной экономической зоны в Синьцзяне по типу прибрежных зон в Гуандуне и Фуцзяне, а также нужна поддержка центрального правительства [12]. В 2012 г. уже начато строительство автомобильного завода для удовлетворения спроса в регионе [11].

Примечательно, что и для Сибири, и для западных провинций Китая существуют специальные правительственные программы развития. Политика освоения западных регионов Китая официально была провозглашена на 4-м пленуме ЦК КПК 15-го созыва 22 сентября 1999 г. Ее общие стратегические установки были изложены в Программе освоения западных регионов в 10-й пятилетке (2001–2005 гг.). В соответствии с ней намечается к середине XXI в. в основном завершить модернизацию страны, сократить разрыв в уровне экономического развития отдельных регионов, покончить с отсталостью и бедностью западных регионов, создать их новый облик, обеспечив экономическое процветание, социальный прогресс и стабильность и др. Для Сибири эта программа была утверждена немногим позднее – в 2002 г. под названием «Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года», а потом в 2010 г. разработан новый документ [13]. Помимо льгот в налоговой сфере, программы обращают большое внимание на строительство инфраструктуры и создание высокотехнологических научных центров, однако кардинально различаются в методах финансирования. Так, если программа Сибири базируется на привлечении частных инвестиций посредством системы государственно-частного партнерства, то китайская стратегия напрямую перенаправляет налоги с прибрежных провинций в пользу западных [8]. Что же касается иностранных инвестиций, то за время действия программы в 2000–2002 гг., несмотря на увеличение их притока в западные провинции, масштабы вложений оставались небольшими, а удельный вес глубинных районов в совокупной величине иностранных инвестиций даже снижался (1999 г. – 5,32 %, 2000 г. – 4,42 %, 2001 г. – 3,98 %) [6]. Это говорит о том, что ино-

странные компании стремятся получить максимальную прибыль, которую проще добыть в прибрежных регионах.

Развитие Синьцзяна через «Программу освоения западных провинций» отчасти диктуется сложной этнической обстановкой в регионе, где коренное тюркоязычное население мусульманского исповедания контрастирует с наплывающим ханьским населением совершенно другой культуры. Для того чтобы удержать протесты местного населения, центральному правительству приходится обращать особое внимание на развитие этой территории. В Сибири этнополитическая обстановка не такая напряженная, однако стоит заметить, что проекты железнодорожной ветки Курагино – Кызыл и ветки до Якутска осуществляются не столько ради экономической выгоды, сколько из политических соображений предотвращения потенциальных конфликтов на этнонациональной почве, поскольку в конституциях только этих двух республик в составе Российской Федерации прописано их право на выход из состава РФ. В СУАР такого права, конечно, не прописано, но история освободительного движения за независимость насчитывает около ста лет, а после объявления независимости стран Средней Азии (Западного Туркестана), вышедших из-под крыла СССР, призывы к независимости Восточного Туркестана (историческое название – Синьцзян) значительно усилились.

Следует также отметить различную мотивацию заинтересованности центральных элит России и Китая в развитии отдаленных регионов: если российские политические элиты развитием Сибири и Дальнего Востока рассчитывают найти инвестиции в производство и инновационные технологии для сбыта их в Азиатско-Тихоокеанском регионе, то развитие Синьцзяна – это, в первую очередь, этап в становлении Великого Шелкового пути, т. е. пути для сбыта за рубеж собственной продукции, которая уже производится на территории Китая посредством внутренних государственных вложений в экономику. Так же как и при реализации российской стратегии, в Китае экспертами отмечается, что «по эффективности административного ресурса западные регионы продолжают проигрывать восточным» [6]. Однако мы не можем судить полноценно о соответствии или несоответствии государственных вложений в программу по отношению к реальным расходам в ее осуществлении и проценту разворовываемых денег в Китае, так как доступных данных нет.

В конечном счете мы можем наблюдать, что континентальность не всегда является злым роком в условиях свободной рыночной экономики, но и без государственного регулирования невозможно развитие таких территорий, которым отводится роль сырьевого придатка приморских развитых центров. Насколько программа развития западных провинций Китая оправдывает себя, еще не ясно, хотя она и дала уже экономический эффект, однако не факт, что эффект сохранится в будущем.

В итоге можно заметить, что СУАР, как и Сибирь, также является сырьевым придатком центральных промышленных областей своих стран. Если Китай вывозит ресурсы для переработки на своей же территории и осуществляет полный цикл их переработки в конечный продукт, но ресурсы Сибири – это предмет экспорта, причем выгода от продаж не остается на территории



самой Российской Федерации, а вывозится из нее в другие страны посредством действий олигархии, получающей ресурсную ренту. Рост нефтяной отрасли в СУАР в 2012 г. говорит о том, что денежная рента от нефтяных доходов может возвращаться в регион. Происходит это, прежде всего, благодаря правительственной программе развития западных провинций и строительству инфраструктуры, чтобы «приблизить» отдаленную провинцию к промышленно-развитому побережью. Несмотря на то, что уже более 10 лет существует программа развития Сибири, ощутимых итогов для России она еще не принесла. Во многом это связано как с незаинтересованностью инвесторов вкладывать деньги в рискованные регионы, так и с нежеланием правительства вливать значительные бюджетные ассигнования и осуществлять программу за свой счет. Китай, напротив, имея больше ресурсов за счет бурного роста своих обширных прибрежных территорий, активно осуществляет развитие западных территорий. Таким образом, различия в региональной политике России и Китая дают неодинаковые экономические эффекты для их внутриконтинентальных территорий, имеющих сходное географическое положение.

1. Geography, Economic Policy, and Regional Development in China / S. Démurger [et al.] // *Asian Economic Papers*: MIT Press, 2002. P. 146–197.

2. Hill F., Gaddy C. *The Siberian Curse: How Communist Planners Left Russia Out in the Cold*. Washington, D. C. : Brookings Institution Press, 2013. – 304 p.

3. Безруков Л. А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии / отв. ред. Б. М. Ишмуратов ; Рос. акад. наук, Сиб. отд-ние, Ин-т географии. – Новосибирск : Гео, 2008.

4. Безруков Л. А. Трансграничное взаимодействие во Внутренней Азии как способ ослабления последствий континентальности и экономической ассиметрии // *Позиционирование территорий Байкальского региона в условиях трансграничья*. – Новосибирск : Наука, 2012. – 26 с.

5. В СУАР нефтяная промышленность впервые превысила 50 % от объема промышленности района и становится ведущим стимулом промышленного роста Синьцзяна [Электронный ресурс] // *China.org.ru* : новостной портал. URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-01/05/content\\_27589381.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-01/05/content_27589381.htm) (13.03.2013)

6. Ван Лолин, Вэй Хоукай. Политика освоения западных регионов КНР // *Проблемы теории и практики управления*. – 2003. – № 5. – С. 51–57.

7. Долгосрочный комплексный прогноз регионального социально-экономического и технологического развития. «Тихоокеанская Россия – 2050» (методические положения) / под ред. В. И. Сергиенко, П. А. Минакира ; Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исследований. – Хабаровск : РИОТИП, 2009. – 96 с.

8. Запад догоняет Восток [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.chinapro.ru/blogs/64771/>.

9. Китай начал строить газопровод за 20 миллиардов долларов [Электронный ресурс]. – URL: <http://lenta.ru/news/2012/10/16/pipeline/> (дата обращения: 13.03.2013).

10. Минакир П. А. О концепции долгосрочного развития экономики макрорегиона: Дальний Восток // *Пространственная экономика*. – 2012. – № 1. – С. 7–28.

11. Предприятия начали строить заводы в Синьцзяне [Электронный ресурс] // *Китай Синьцзян* : сайт. – URL: [http://ru.chinaxinjiang.cn/01/01/201303/t20130313\\_368835.htm](http://ru.chinaxinjiang.cn/01/01/201303/t20130313_368835.htm) (13.03.2013)

12. Развитие экономики Синьцзяна предоставляет разнообразные возможности для бизнеса [Электронный ресурс] // Китай Синьцзян : сайт. – URL: [http://ru.chinaxinjiang.cn/01/01/201302/t20130216\\_362206.htm](http://ru.chinaxinjiang.cn/01/01/201302/t20130216_362206.htm) (дата обращения: 13.03.2013).

13. Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года. Распоряжение от 5 июля 2010 г. № 1120-р «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 года» [Электронный ресурс] // Официальный сайт Сиб. федер. округа. – URL: <http://www.sibfo.ru/strategia/strdoc.php> (дата обращения: 18.07.2012).

## **Regional Policy of Russia and China for Their Intercontinental Territories: Siberia and Xinjian**

A. N. Fartyshev

*Institute of Geography SB RAS, Irkutsk*

The article considers Russian and Chinese approach to solving the problems of their intercontinental territories – Siberia and Xinjiang Uyghur Autonomous Region. The analysis is based on the methods of economic geography.

**Key words:** Economic and political geography, Siberia, Xinjiang Uyghur Autonomous Region, transport-geographic continentality, Strategy for the development of Siberia and the Far East, Program for the development of Western Regions.

*Фартышев Арсений Николаевич – аспирант Института географии им. В. Б. Сочавы СО РАН, лаборатория гео-ресурсоведения и политической географии, 664033, г. Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1–415, тел. 8(950)0770597, e-mail: nuclear\_greek@mail.ru*

*Fartyshev Arseniy Nikolaevich – Post-graduate student, Institute of Geography of V. B. Sochava SB RAS, Laboratory of Resource Science and Political Geography, 664033, Irkutsk, Ulan-Batorskaya St., 1–415, phone 8(950)0770597, e-mail: nuclear\_greek@mail.ru*