

*С.А. Иванов**

Перспективы сотрудничества провинции Хэйлунцзян с Приморским краем**

АННОТАЦИЯ: В статье анализируется состояние и перспективы сотрудничества провинции Хэйлунцзян КНР и Приморского края РФ. Автор оценивает текущее экономическое положение китайского региона и выявляет, где стоит теснее взаимодействовать территориям.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Хэйлунцзян, Приморский край, торгово-экономическое сотрудничество, приграничное сотрудничество.

В Китае и России сложилось устойчивое представление, что провинция Хэйлунцзян — ключевой китайский регион в отношениях с Россией и её дальневосточными территориями. Оно подтверждается многими фактами. Провинция стала основным генератором идей, связанных с интеграцией на российско-китайской границе. Именно она смогла организовать главную площадку для взаимодействия всех дальневосточных регионов с китайскими партнёрами — Хэйлунцзянскую торгово-экономическую ярмарку, на базе которой прошло первое Российско-Китайское Экспо. Провинция является флагманом Китая в торговле с Россией и инвестициях в Россию, а также доминирует в международных административных и культурных контактах дальневосточных территорий с Китаем.

Задача статьи заглянуть немного глубже этих устоявшихся представлений, чтобы понять, зачем и в каких сферах Приморью необходимо сотрудничать с провинцией Хэйлунцзян. Для этого мы,

* Иванов Сергей Александрович, к.и.н., Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток, Россия. E-mail: 02isa02@mail.ru

** Раздел статьи «Значение России для провинции Хэйлунцзян» подготовлен при поддержке гранта РФФИ (РГНФ) (проект № 16-31-01043).

во-первых, оценим текущее экономическое положение китайского региона, во-вторых, покажем, насколько Дальний Восток и Приморье важны для провинции, в-третьих, выявим, где стоит теснее взаимодействовать с провинцией, а где такая тактика будет ошибочной.

Экономический потенциал провинции

В настоящее время провинция Хэйлунцзян не является флагманом или хотя бы успешным регионом в Китае, хотя до 1980-х годов в условиях командно-распределительной экономики была таковой. По итогам 2016 г., это была самая «бедная» территория северо-восточного Китая с 40 тыс. юаней валового продукта на душу населения, что на 33% меньше общекитайского уровня и в среднем в 2–2,5 раза меньше развитых восточных провинций Китая [11, табл. 3–9]. Она до сих пор обременена проблемой доминирования тяжёлой промышленности и государственного сектора. В 2014 г. более 60% активов промышленности (за исключением малых фирм) принадлежало государственным предприятиям, в то время как в среднем по стране этот показатель составлял 38% [11, табл. 13–5]. Экономические проблемы провинции провоцируют постоянный отток населения в развитые регионы. С 2010 г. по 2016 г. ежегодный отток составлял 76 тысяч человек [17]. Миграция направлена не в Россию, а в более развитые регионы Китая [1, с. 119].

Безусловно, вышеуказанные цифры относительны. Несмотря на замедление, рост экономики провинции за первое полугодие 2016 г. составил 5,7%. Это на 1% ниже общекитайского значения, но выше отрицательного значения роста российской экономики [6]. Объём экономики Хэйлунцзяна в разы больше объёма экономики всего Дальнего Востока России (около 250 млрд долл. США против 50 млрд долл. США в текущих ценах). Последние 2,5 года основой экономического роста провинции является третичный и первичный сектора экономики, в то время как промышленность увеличивается всего на 1–2,5% в год.

Основой провинциального хозяйства являются станкостроение, приборостроение, нефтехимия, добыча энергоресурсов и пищевая промышленность. На них приходится 85% промышленного производства. Собственные доходы региона сильно зависят от цен на сырьевые товары, что не позволяло обеспечить стабильный рост бюджета провинции с 2013 г. [10]. Крупнейшие компании провинции также представлены нефтедобывающими, нефтехимическими, угольными, сельскохозяйственными и в меньшей степени предприятиями станкостроения и фармацевтики [7]. Планы долгосрочного развития провинции предполагают ускоренное развитие производств

новых материалов, биотехнологий, деревопереработку и индустрию услуг. Как минимум полноценное развитие нефтехимии, деревообработки и индустрии услуг, ориентированной на рынки Северо-восточной Азии, невозможно без России, что учитывается хэйлунцзянским правительством в программах развития [16].

Провинция является дотационным регионом. В 2017 г. более 60% доходов Хэйлунцзяна пришлось на субсидии из центрального бюджета, и ещё 13% — на заимствования у государственных банков. Расходы бюджета провинции составили 464 млрд. юаней [13]. По китайским меркам, местный бюджет перегружен социальными обязательствами в силу наличия огромного количества трудоустроенных в государственном секторе [12], но в сравнении с бюджетами субъектов РФ он явно в большей степени ориентирован на развитие народного хозяйства. Если в Приморье в 2015 г. на национальную экономику было затрачено около 15% консолидированного бюджета региона [4], то в Хэйлунцзяне — около 30% [8]. Государственные займы в провинции используются исключительно для реализации крупных инфраструктурных проектов [9]. Другими словами, провинциальное правительство обладает значительными финансовыми возможностями в реализации потенциальных проектов с российской стороной.

В целом, провинция обладает внушительным по объёму хозяйством, но его качество значительно уступает среднестатистическому китайскому региону и тем более восточным провинциям страны. Требование центральных властей изменить структуру хэйлунцзянской экономики предусматривает активные действия со стороны местного правительства. И одним из основных механизмов улучшения экономики региона является развитие международного сотрудничества, в центр которого провинциальные власти ставят Россию.

Значение России для провинции Хэйлунцзян

В риторике хэйлунцзянских властей российские регионы фигурируют в качестве ключевого международного партнёра. В 13-м пятилетнем плане провинции (2016–2020 гг.) Россия упоминается 60 раз. В нём указаны восемь базовых задач, которые должны быть выполнены в регионе. Одна из них:

«Требуется сформировать систему всесторонней внешней открытости с приоритетным развитием сотрудничества с Россией, включая: решительную реализацию проекта „Лунцзянского пояса Шёлкового пути“ и значительное продвижение строительства в рамках проекта „Три моста, один остров“ (железнодорожный мост Тунцзян–Нижнеленинское, автомобильный мост Хэйхэ–Благовещенск, автомобильный мост Дуннин–Полтавка и остров Большой Уссурий-

ский. — *С.И.*) в целях заметного повышения пропускной способности трансграничных транспортных коридоров. Необходимо всесторонне формировать ориентированные на весь Китай платформу услуг и каналы взаимодействия с Россией, активно развивать трансграничные производственные цепочки и кластеры для углубления всестороннего сотрудничества с Россией и осуществления новых прорывов в развитии связей с Японией, Республикой Корея, Европой, США, Австралией, Новой Зеландией, Израилем, Гонконгом, Тайванем и Макао» [15].

На тесных связях с Россией частично строится брендинг провинции. 15 переходов на границе с РФ, доля в 20–25% во всей внешней торговле Китая с Россией, доля в 30% во всех китайских инвестициях в России, знание российского рынка и тесные политико-административные связи — эти и другие факты нередко указываются в официальных презентациях провинции как подтверждение статуса «плацдарма для сотрудничества с Россией». Именно с Россией нередко связывается прорывное развитие провинции, начиная от идей создания всекитайской базы переработки российского сырья до идей получения долгожданного выхода провинциальных компаний к Японскому морю. Провинциальное руководство всегда пытается продвигать трансграничные проекты в Пекин в целях получения целевого финансирования или налоговых преференций. Необходимо также учитывать, что активное международное сотрудничество — требование современной государственной идеологии. Поэтому ещё с конца 1980-х гг. многие инициативы хэйлунцзянской власти в сфере сотрудничества с Россией направлены, прежде всего, на демонстрацию активности перед Пекином. Этот фактор необходимо учитывать в сотрудничестве с провинцией.

Последнее десятилетие провинциальные власти активно разрабатывают комплексные программы развития сотрудничества с российскими регионами. К настоящему времени на провинциальном уровне таких было принято четыре: в 2005, 2009, 2013 и 2014 гг. Последняя появилась в ноябре 2014 г. под названием «Рабочая программа строительства экономического пояса восточного мультимодального Шёлкового пути» [14]. С содержательной точки зрения она не предложила ничего радикально нового — фактически её главные идеи совпадают с содержанием предыдущих документов. В ней перечисляются текущие идеи развития сотрудничества, не предлагаются конкретные механизмы их реализации, поэтому программа больше похожа на документ, задающий ориентиры, нежели на программу реальных действий.

Можно выделить два направления сотрудничества, которые для властей провинции представляются наиболее перспективными:

– **Транзит.** Важнейшей составляющей хэйлунцзянского проекта Шёлкового пути стала трансграничная транспортная инфраструктура [5, с. 47–48]. Власти провинции надеются в ближайшие годы наладить регулярные грузоперевозки по двум маршрутам: «Харбин — Маньчжоули — Россия — Европа» и «Харбин — Суйфэньхэ/Тунцзян — Дальний Восток РФ — восточные провинции Китая/страны Северо-Восточной Азии». Последняя стратегия развития сотрудничества с Россией предлагает «...искать пути и способы участия в строительстве транспортного коридора „Приморье-1“ и портов Владивостока, их инвестировании и управлении» [15].

– **Инвестиции в освоение природных ресурсов, сельское и лесное хозяйство.** Предполагается массовый вывод провинциального капитала именно в эти сферы. По данным департамента коммерции Хэйлунцзяна, к 2016 г. провинция вложила в Россию прямых инвестиций на сумму 1,8 млрд долл. США. Объём капиталовложений значителен, но относиться к таким данным стоит осторожно: погрешность может достигать сотни миллионов в сторону уменьшения (скорее всего) или увеличения (крайне маловероятно). Например, Росстат к началу 2015 г. показывал, что прямых инвестиций из всего Китая (не только провинции Хэйлунцзян) было накоплено всего на сумму 1,2 млрд долл. США [3, с. 48].

Можно выделить две группы хэйлунцзянских инвесторов, которые сейчас вкладывают деньги в России.

Первая группа — крупные государственные компании, которые инвестируют в основном в разработку природных ресурсов и лесное хозяйство. Хэйлунцзянским флагманом здесь является корпорация «Лунсин». Она была создана провинциальным правительством в июне 2005 г., и через пять лет, по данным самой компании, треть всех зарубежных инвестиционных проектов провинции в области разработки природных ресурсов принадлежала ей. Она вложила уже более 3,3 млрд юаней в зарубежные проекты (не только в России). За время своего существования корпорация запустила пять крупных проектов в России: два проекта освоения месторождения полиметаллических руд в Туве (конечная стадия реализации) и Забайкальском крае (реализуется), лесопромышленные комплексы в Забайкалье и Еврейской автономной области (оба проекта испытывают трудности в реализации), а также цементный завод на Сахалине (реализован). В Приморском крае компания не работает, но её дочернее предприятие (Zhongtie Longxing) уже вело переговоры с администрацией Приморского края о возможностях инвестиционного сотрудничества.

Вторая группа — частные компании, в основном занимающиеся приграничной торговлей и попутно инвестирующие в сельское

хозяйство и производственную деятельность. В Приморье наиболее представительные из них — дуннинские «Хуасинь», «Хуаюй» и «Цзисинь», суйфэньхэская «Юэ Цзинь». Такие компании обычно организуют «промышленные парки» или «сельскохозяйственные базы», куда приглашают соинвесторов из Китая, но самостоятельно обычно не в состоянии развивать крупные производства [3, с. 52–54].

Риски, вызовы и перспективы сотрудничества Приморья с провинцией Хэйлунцзян

Дальнейшее развитие сотрудничества с провинцией имеет целый ряд рисков и возможностей. К рискам относятся:

– переоценка потенциала фактора трансграничности и географической близости. Для иллюстрации этого тезиса лучше всего привести пример самой провинции Хэйлунцзян. Хотя её доля достигает 20% в общем объёме российско-китайской торговли, провинциальные компании в основном отправляют в Россию продукцию неместного производства, выступая лишь посредником. Товары хэйлуцзянского производства составляют около пятой части экспорта провинции. В провинции так и не создана мощная база по переработке импортируемого из России сырья, кроме нефтепереработки, которая существовала на территории до развития приграничного сотрудничества. Красноречивей всего об этом говорит развитие хэйлуцзянской деревообработки. Несмотря на то, что провинциальные компании заготавливают и импортируют от 35% (в середине 2000-х гг.) до 10–15% (в 2013–2014 гг.) древесины в Китае, доля Хэйлунцзяна в лесной промышленности страны только снижалась: с 2006 г. по 2014 г. доля производимой целлюлозы упала с 0,8% до 0,5%, доля активов крупных и средних лесоперерабатывающих компаний упала в два раза с 2,7% до 1,3%, доля в производстве мебели также неизменно падала¹. Другими словами, несмотря на безусловное преимущество в доступе к сырью, в провинции так и не была создана серьёзная лесоперерабатывающая база — отправлять круглый лес или пиловочник на юг страны, где есть большие производственные мощности и основной потребитель готовой продукции, вероятно, выгодней.

– политическая и административная конъюнктура. Начнём опять с примера самой провинции. На данный момент все крупные проекты Хэйлунцзяна на российско-китайской границе — бывший ПТЭК «Пограничный–Суйфэньхэ» и мосты через Амур — столкнулись с

¹ Рассчитано на основе статистических ежегодников Китая за различные годы.

трудностями политического и бюрократического характера. Трансграничные отношения — сложная система, в которой участвует большое количество регулирующих органов. Не обязательно договорённость с одним ведомством гарантирует успех реализации всего проекта. В этой связи наибольшими рисками характеризуется проект «Приморье-1», предполагающий развитие мультимодальных перевозок из провинции Хэйлунцзян в страны СВА или на юг Китая. Основным грузом для хэйлунцзянского транзита по Приморью будет зерно. Однако сельскохозяйственная сфера в Китае жёстко контролируется государством и в будущем хэйлунцзянские поставщики сырья вполне могут получить «указание» возить грузы старым маршрутом через порты провинции Ляонин. Вряд ли постоянно расширяющийся порт Далянь и другие порты провинции Ляонин захотят потерять 35–45 млн тонн грузов, которые Приморье пытается перетянуть на себя.

– ошибочное восприятие мотивации партнёра. Почти все более-менее значимые трансграничные проекты продвигаются хэйлунцзянскими (или цзилиньскими) властями вместе с местными госкомпаниями. В этих условиях крайне сложно оценить, насколько стремление китайской стороны к сотрудничеству нацелено на экономический результат, а не на демонстрацию активности перед Пекином для получения целевого финансирования или преференций [2, с. 10].

Возможности для Приморья:

– привлечение инвестиций крупных государственных компаний. Несмотря на относительно неблагоприятную экономическую ситуацию в провинции по сравнению с развитыми регионами восточного побережья Китая, провинциальные власти и государственные компании обладают значительным экономическим потенциалом для серьёзных инвестиций. Круг интересов хэйлунцзянских госкомпаний ограничен разработкой природных ресурсов и их переработкой, а также инфраструктурными проектами. Особое внимание стоит уделить деятельности корпорации «Лунсин» и её дочерних предприятий, т.к. она является крупнейшим и надёжным зарубежным инвестором провинции.

– сотрудничество в области туризма. Хэйлунцзянские компании активно переключаются на выездной туризм с расчётом на то, что турист с южных районов Китая часть времени проведёт в провинции. В последние годы Харбин всё активнее позиционирует себя в качестве «русского» города, открывая постоянные выставки русской живописи и производя «русскую» продукцию (колбаса, шоколад, сувениры). Суйфэньхэ в хэйлунцзянской партийной газете недавно заявили об успешной организации туров с охотой и рыбалкой в Приморье

(такие «тургруппы» на самом деле возятся, но пока такой туризм вряд ли легален). Фактически эти два вида туризма — посещение «русского мира» во Владивостоке и экстремальный/экологический туризм — наиболее перспективные направления сотрудничества с провинциальными властями и компаниями. Одновременно стоит развивать эти виды туризма и без привязки к провинции Хэйлунцзян.

– крупные транспортные проекты, ориентированные на транзит китайских грузов («Приморье-1»). Такие проекты, безусловно, стоит продвигать, но, учитывая вышеуказанные риски, перед их реализацией необходимо получить гарантии на самом высшем уровне, и ни в коем случае не ориентироваться на гарантии властей провинции Хэйлунцзян.

В целом, сотрудничество с провинцией должно оставаться одним из направлений международных связей Приморского края, но не становится главным в стратегии развития Приморья. Долгосрочное развитие хозяйственного комплекса или отдельных отраслей Приморья не должно ориентироваться на общую границу как постоянный источник дохода. Одновременно Приморью необходимо активно налаживать взаимодействие с другими территориями Китая.

Литература

1. *Вермейчик А.С.* Миграционный потенциал Северо-Восточного Китая // Россия и Китай: новый вектор развития социально-экономического сотрудничества: материалы конф. Благовещенск: АмГУ, 2014.
2. *Зуенко И.Ю.* Реализация политики Центра в китайских регионах: некоторые аспекты проблемы (в контексте строительства Нового Шёлкового пути) // Известия Восточного института. 2016, № 2 (30).
3. *Иванов С.А.* Инвестиции компаний провинции Хэйлунцзян в России: особенности роста в условиях господдержки // Проблемы Дальнего Востока. 2015, № 5.
4. Справочная таблица к отчёту об исполнении консолидированного бюджета субъекта Российской Федерации и бюджета территориального государственного внебюджетного фонда по состоянию на 01 января 2016 года // Администрация Приморского края. URL: <http://primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/finance/report/2015.php>
5. *Ставров И.В.* Экономический коридор Китай–Монголия–Россия в стратегии социально-экономического развития провинции Хэйлунцзян // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017, № 2 (79).
6. Статистическое обозрение 2016 // Федеральная служба государственной статистики. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b16_06/Main.htm
7. 2015年黑龙江省工业50强出炉 // 黑龙江日报. 15.08.2016. С. 1.
8. 2015年黑龙江省财政总决算 // 黑龙江省财政厅. URL: http://www.hljczf.gov.cn/xxgk/zfxxgkml/czsj/201609/t20160908_7611.html

9. 2016 年省本级预算调整方案（草案） // 黑龙江省财政厅. URL: http://www.hljcz.gov.cn/xxgk/zfxxgkml/czsj/201608/t20160831_7603.html
10. 2018 年政府工作报告 // 黑龙江省人民政府. URL: <http://www.hlj.gov.cn/szf/system/2018/01/31/010862075.shtml>
11. 中国统计年鉴 2017 // 中华人民共和国国家统计局. URL: <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2017/indexch.htm>
12. 东北振兴：人口财政负担不可忽视 // 财新网. URL: <http://opinion.caixin.com/2016-09-13/100987992.html>
13. 关于黑龙江省 2017 年预算执行情况和 2018 年预算草案的报告 // 黑龙江省财政厅. URL: http://www.hljcz.gov.cn/xxgk/zfxxgkml/czsj/201802/t20180213_10844.html
14. 黑龙江省人民政府办公厅关于印发推进东部陆海丝绸之路经济带建设工作方案的通知 // 黑龙江省人民政府. URL: <http://www.hlj.gov.cn/wjfg/system/2015/01/30/010705461.shtml>
15. 黑龙江省国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要 // 黑龙江省人民政府. URL: <http://www.hlj.gov.cn/szf/system/2016/02/17/010761251.shtml>
16. 黑龙江省重点产业发展“十二五”规划 // 黑龙江省人民政府. URL: <http://www.hlj.gov.cn/szf/system/2015/08/19/010737559.shtml>
17. 新形势下我省人口老龄化问题分析研究 // 黑龙江省统计局. URL: www.hlj.stats.gov.cn/2Ftjfx/2Fsjtjfx/2F201712/2Ft20171212_62044.htm

*S.A. Ivanov**

Prospects of cooperation between Heilongjiang province and Primorsky Krai

ABSTRACT: The article analyzes the present situation and prospects of cooperation between Heilongjiang Province of China and Primorsky Krai of Russia. The author assesses the current economic situation of the Chinese region and identifies where it is suitable for cross-border regions to cooperate.

KEYWORDS: Heilongjiang, Primorsky krai, economic cooperation, cross-border cooperation.

* Ivanov Sergei Aleksandrovich, PhD (History), Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia; E-mail: 02isa02@mail.ru