

ЭКОНОМИКА АПК

УДК 339.924

Бу Мяо, Чжан Цзяо Юн, Ван Ли Цзянь, Хао Юн
Wu Miao, Zhang Xiao Yun, Wan Li Xian, Hao Yun

РЕГИОНАЛЬНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО МЕЖДУ СИНЬЦЗЯНОМ (КИТАЙ) И ЗАПАДНОЙ СИБИРЬЮ (РОССИЯ): ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА. Часть 2

REGIONAL ECONOMIC COOPERATION BETWEEN XINJIANG (CHINA) AND WESTERN SIBERIA (RUSSIA): THEORY AND PRACTICE. Part 2

Ключевые слова: Россия, Китай, Сибирь, Синьцзян, Евразийский континентальный мост, экономическая ось развития.

Keywords: Russia, China, Siberia, Xinjiang, Eurasian continental bridge, economic development axis.

В последние годы активное продвижение международного экономического сотрудничества является не только новым направлением в региональном экономическом развитии, но и важной частью открытости Китая. Китайский Синьцзян граничит с российской Западной Сибирью. Развитие регионального экономического сотрудничества между ними будет способствовать не только общему развитию Китая и России, но и укрепит безопасность и стабильность в Центральной Азии. Использованы теория «полюс-ось», модели гравитации, городские соотношения первенства, а также другие методы количественного и качественного анализа в исследовании экономических функций различных центральных городов и транспортно-инфраструктуры в регионе. Проанализированы первый и второй Евразийские континентальные мосты как крупные зоны экономического развития. Это открывает прямой сухопутный канал связи между Новосибирском и Урумчи, создает Новосибирск-Урумчинскую ось экономического развития и развивает идею одной оси с двумя поясами между Синьцзяном и Западной Сибирью, представляющую собой форму «┃». Только таким образом могут интегрироваться трансграничные региональные ресурсы, а региональное социально-экономическое развитие Синьцзяна и Западно-Сибирского станет эффективным, превратит их в единую геоэкономическую зону.

In recent years, actively promoting international economic cooperation is not only a new trend in regional economic development, but also an important part of China's opening up to the world. Chinese Xinjiang borders on the West Siberia of Russia. Extensive inter-regional economic cooperation between them will be conducive not only to promote the common prosperity and development of China and Russia, but also to consolidate the security and stability of the Central Asian region – the geographical hub of Eurasia. According to the regional economic development stage and infrastructure conditions, this paper utilizes Pole-Axis theory, adopts the models of urban primacy ratio and gravitation, and other methods of quantitative analysis and qualitative analysis in research on economic functions of the different central cities and transportation infrastructure in the region. To suggest taking the first and second Eurasian continental bridge as the major economic development zone, opening up the direct land access between Novosibirsk and Urumqi, establishing a Novosibirsk-Urumqi economic development axis, and cultivating the shape “┃” of “one axis with two belts” spatial development structure between Xinjiang and West Siberia. And then, the appropriate cooperation modes and corresponding fields and mechanism of cooperation should be established. Only in this way can the cross-border regional resources be integrated and the regional socio-economic development of Xinjiang and West-Siberian region would be promoted effectively, and make it to form a geographical economic zone in Asian inland.

Бу Мяо, с.н.с., Синьцзянский институт экологии и географии Китайской Академии наук, г. Урумчи, КНР. E-mail: wumiao@ms.xjb.ac.cn.

Чжан Цзяо Юн, с.н.с., директор центра информации и документов, Синьцзянский институт экологии и географии Китайской Академии наук, г. Урумчи, КНР. E-mail: wumiao@ms.xjb.ac.cn.

Wu Miao, Senior Research Worker, Xinjiang Institute of Ecology and Geography of the Chinese Academy of Sciences, Urumqi, P.R. China. E-mail: wumiao@ms.xjb.ac.cn.

Zhang Xiao Yun, Senior Research Worker, Director, Information and Documentation Center, Xinjiang Institute of Ecology and Geography of the Chinese Academy of Sciences, Urumqi, P.R. China. E-mail: wumiao@ms.xjb.ac.cn.

Ван Ли Щиань, н.с., Синьцзянский институт экологии и географии Китайской Академии наук, г. Урумчи, КНР. E-mail: wumiao@ms.xjb.ac.cn.

Хао Юн, н.с., Синьцзянский институт экологии и географии Китайской Академии наук, г. Урумчи, КНР. E-mail: wumiao@ms.xjb.ac.cn.

Wan Li Xian, Research Worker, Xinjiang Institute of Ecology and Geography of the Chinese Academy of Sciences, Urumqi, P.R. China. E-mail: wumiao@ms.xjb.ac.cn.

Hao Yun, Research Worker, Xinjiang Institute of Ecology and Geography of the Chinese Academy of Sciences, Urumqi, P.R. China. E-mail: wumiao@ms.xjb.ac.cn.

АНАЛИЗ ПРОФИЛЯ «ОСИ» (ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОЯСА И ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА) В СЗС. Каждый «полюс» роста оказывает экономическое и социальное влияние через «ось» (транспортная инфраструктура), что является характерным для модели развития «полюс-ось». В соответствии с теорией экономико-транспортной зоны СЗС – район основных экономических деятельности, распределённых по транспортным инфраструктурам – является типичным сухопутной зоной. В основном железные дороги и автодороги в СЗС уже сформировались как вид сети и соединились с другими главными городами. Хотя речной транспорт по рекам Обь и Иртыш тоже играет роль в экономическом развитии Западной Сибири, но все же сухопутный транспорт (его объём составляет 90% легковых и грузовых перевозок) занимает в национальной экономике России по-прежнему наиболее важную роль.

Состояние оси главного экономического развития. Наиболее важной осью развития в Синьцзяне является экономический пояс северного склона Тянь-Шаня, распределённого по национальному шоссе G312 и железной дороге северного Синьцзяна. В пределах этого экономического пояса, находятся Урумчи, Чанцзи, Фукан, Мичуан, Хутуби, Шихээз, Манас, Куйтунь, Усу, Карамай и т.д. [7]. Их ВВП составляет около 70% от ВВП всего Синьцзяна. Поэтому этот экономической пояс уже стал ведущим в экономическом и социальном развитии Синьцзяна (табл. 1).

Таблица 1
Экономические профили экономического поясе северного склона Тянь-Шаня, 10⁴-чел., 10⁸CNY

	Население	ВВП
Синьцзянь	2209	6610
Северный склон Тянь-Шаня	857	4507
Доля -2 составляли 1%	38,8	68,2

Из данных таблицы 1 следует, что численность населения в экономическом поясе северного склона Тянь-Шаня составляет только 38,8% от всего Синьцзяна, но зато его ВВП – 68% от общего объема производства Синьцзяна. В сочетании с соседними городами, такими как Хами, Шаньшань, Турфан, Боро и др., располагающимися по Синьцзянскому разделу железных дорог «Ланьчжоу-

Синьцзян» и «Северный Синьцзян», можно будет сформировать экономический пояс развития «новый Евразийский континентальный мост» в Синьцзяне. В этой зоне он будет обладать большой экономической мощью и играть значительную роль в общем развитии экономики.

В Западной Сибири самые важные транспортные линии – это Транссибирская железнодорожная магистраль и Западно-Сибирский раздел Федеральной автодороги № 51 (Байкальское шоссе). Транссибирская железнодорожная магистраль известна как первый Азиатско-Европейской континентальный мост и является соединительной артерией между Европой и Азией. По этой транспортной линии расположены такие важные экономические центры, как Новосибирск, Омск, Кемерово, Томск и другие города. Барнаул и Новокузнецк образуют важнейший транспортный регион экономической зоны, которая может называться экономическим поясом Западно-Сибирского Евразийского континентального моста. Объем производства в данной зоне занимает значительную долю в Западной Сибири и даже в Сибирском федеральном округе (табл. 2) [6].

Таблица 2
Сравнение экономических показателей между экономическим поясом Западно-Сибирского Евразийского континентального моста и Сибирского федерального округа

	Население	ВВП
Экономический пояс (1×10 ⁴ -чел., 1×10 ⁸ R руб.)	1109	20814
СФО (1×10 ⁴ -чел., 1×10 ⁸ RUR)	1926	40935
Доля зоны в СФО, %	57,6	50,8

Возможная ось экономического развития. Ось экономического развития, сформированная через соединение транспортных маршрутов и соответствующих комплексных каналов транспорта, является зоной городского экономического развития и пространственным центром общего экономического развития. Городские агломерации и районы промышленных агломераций, располагающихся по разным артериям, являются субъектами оси. Они обладают радиально расходящейся энергией интеграции и общего стимулирования экономики. Поэтому ось экономического развития является системой

комплексного экономического развития с осью типом [17].

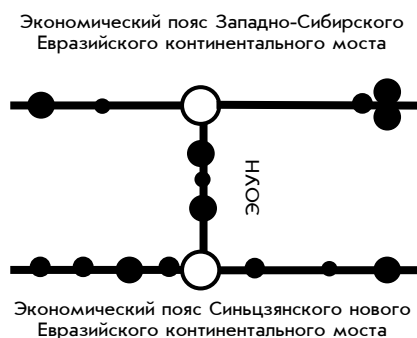


Рис. Пространственная структура экономического развития «одной оси с двумя поясами» по форме «Т»:
 ○ – город ядра; ● – большой город;
 ● – средний и малый город

Кроме того, существуют разные уровни и классы региональной оси экономического развития. Выбор ключевой оси развития следует основывать на комплексном анализе экономических выгод географического местоположения, состояния ресурсов региона и уровня их концентрации, существующих экономических баз и потенциала их развития, состояния распределения городов (большой город, средний и малый города) [18]. Если мы рассматриваем главные экономические пояса СЗС как некоторую целостность, то можно заметить, что если иметь возможность деблокировки прямого сухопутного канала в приграничном районе между Синьцзяном и Западной Сибирью, то можно соединить оба центральных города с первым рядом: Новосибирск и Урумчи, так же, как и их соответствующие наиболее важные экономические зоны в рамках данных регионов. Таким образом, у СЗС и их экономических зон есть возможность совместного развития. Причём данная транспортная магистраль между Новосибирском и Урумчи имеет выгодное географическое местоположение и потенциально обладает большой интеграционной экономической силой, выступая линией развития целых экономических зон. Данная транспортная линия расположена по федеральной трассе № М52 (Новосибирск – Ташанта), которая через Кош-агач (Республика Алтай) и перевал Канас Дабан может выходить и на китайскую территорию, соединяясь с китайским национальным шоссе G216 и G217 в городе Алтай и Бурчун. Данная транспортная осевая линия проходит через города Барнаул, Бийск, Горно-Алтайск, Алтай, Бурчун и Карамай (в Карамае совпадает с экономическим поясом северного склона Тянь-Шань), а на обоих концах линии нахо-

дятся Новосибирск и Урумчи – ядра развития СЗС. Такая транспортная осевая линия может называться экономической осью «Урумчи – Новосибирск» (ЭОУН).

Выводы и обсуждение

Пространственная структура экономического развития «одной оси с двумя поясами» по форме «Т». Из приведенного выше анализа следует, что Урумчи и Новосибирск являются центрами развития первого ранга в регионе СЗС. Корла, Карамай, Шихэз, Хами, Омск, Новокузнецк, Кемерово, Барнаул и Томск являются вторичными полюсами развития. Экономические пояса «первого Евразийского континентального моста» и «Синьцзянского нового Евразийского континентального моста» и ЭОУН являются самыми важными осевыми линиями развития. Цель расположения «точки» (полюс – город) состоит в том, чтобы усиливать функцию концентрации и излучения центральных городов и реконструировать центральные города путем интеграции главных элементов ресурсов в регионе. Затем через связь вышесказанных трёх основных экономической поясов, оси и их веток стимулировать развитие других регионов. Таким образом, может быть сформирована основная структура развития «одной оси с двумя поясами» по форме «Т» в регионе СЗС (рис. 2). Такая структура развития будет стать базой «гео-экономического круга СЗС».

Формирование гео-экономической зоны СЗС. Относительно направления и целей развития трансграничного сотрудничества между Синьцзяном и его прилегающими районами некоторые ученые и организации уже выдвинули свои идеи и предложения. В настоящее время существуют следующие взгляды: экономический круг в Центральной Азии, пояс регионального экономического сотрудничества в Центральной Азии (Азиатский банк развития), пояс пограничного международного экономического сотрудничества по западной окраине, зона экономического сотрудничества регионов Азии и Европы, субрегиональный экономический круг в западной границе и экономические круги Синьцзяна и т.д. [19-22].

В аспекте первого и второго проектов мы бы подчеркнули важность экономического сотрудничества и координации регионального развития между Казахстаном, Узбекистаном, Кыргызстаном, Таджикистаном, Туркменистаном, Афганистаном, Азербайджаном, Синьцзяном и другими странами или регионами, но не включая Россию. Тем не менее из-за малых экономических объёмов производства и численности населения, монопрофильных категорий промышленности, от-

сталости в экономическом развитии, слабой экономической взаимодополняемости в этих регионах и странах нельзя говорить, что они играют сколь-нибудь серьезную роль в мировой политической и экономической конфигурации и даже в региональном экономическом развитии. Другие точки зрения заключаются в ориентации не только на вышеупомянутые регионы, но и на Индию, Вьетнам, юго-запад и северо-запад Китая. Однако в этих регионах существуют большие различия расового и культурного характера, различия в экономической структуре, уровне развития и интересах, что чревато серьезными трудностями в координации и согласовании экономических векторов развития. А вот через двустороннее сотрудничество в соприкасающихся районах Китая и России, которые являются самыми крупными экономическими и политическими субъектами в этом регионе, могут быть, действительно, достигнуты значительные результаты согласованного регионального развития. Таким образом, в результате субрегионального экономического сотрудничества можно расширить двустороннее сотрудничество до многостороннего межрегионального сотрудничества, а затем стимулировать развитие всего региона.

У Синьцзяна и Западной Сибири есть и заметные различия, но из-за того, что обе стороны находятся вдали от экономических центров и отстают в социальном и экономическом развитии в рамках своей стране, то налицо сильное желание сотрудничества. Кроме того, между ними существует сильная экономическая взаимодополняемость, свои преимущества в развитии промышленности, богатые природные ресурсы, огромный рынок внутренних районов. Причём сотрудничество между Синьцзяном и Западной Сибирью относится к двустороннему сотрудничеству. Это полезно для координации интересов, решения проблемы, установления и реализации регионального планирования и создания институтов сотрудничества. В связи с этим, в процессе совершенствования трансграничного регионального экономического сотрудничества важно использовать стратегию развития «полюс-ось» на основе пространственной структуры экономического развития «одной оси с двумя поясами», формировать соответствующие механизмы, выбирать подходящие приоритетные области сотрудничества. Тем самым может быть создана геоэкономическая зона СЗ во внутреннем регионе Евразии.

Для комплексного исследования трансграничной региональной экономической модели развития, касающейся двух стран или более, важен междисциплинарный анализ не только транспортной инфраструктуры, промышленности, общих процессов экономического

развития, но и характера границ, культуры, геополитической и международной обстановки, других факторов [23]. Проведено лишь предварительное исследование темы с точки зрения географии, но необходимы ее дальнейшие исследования и сбор фактического материала.

Библиографический список

1. LU Dadao. An Analysis of Spatial Structure and Optimal Regional Development // *Acta Geographica Sinica*. – 2001. – No. 2. – P. 127-129.
2. LU Dadao. Formation and Dynamics of the Pole-Axis Spatial System // *Scientia Geographica Sinica*. – 2002. – No. 1. – P. 1-6.
3. LU Yuqi. The Scientific Connotation of Pole-Axis Theory // *Scientia Geographica Sinica*. – 2002. – No. 2. – P. 136-138.
4. CHEN Xiushan, Zhang Keyun. *Regional Economies Theory*. – Beijing, The Commercial Press, 2004. – P. 368-370.
5. XU Xueqiang, ZHOU Yixin. *Urban Geography*. – Beijing, Higher Education Press, 1997. – P. 178-183.
6. Регионы России: социально-экономические показатели: статистический сборник. – М.: ФСГ, 2012. – 384 с.
7. Statistics Bureau of XUAR. *2012 Xinjiang Statistical Yearbook*. – China Statistics Press, 2012. – P. 70-82.
8. DU Hongru, ZHANG Xiaolei. Spatial Analysis of Agglomeration and Diffusion in Urumqi // *Arid Land Geography*. – 2001. – No. 1. – P. 37-41.
9. CAI Wenchun, YANG Yongping. Study on Spatial Model of Regional Development of Xinjiang // *Journal of Arid Land Resources Environment*. – 2008. – No. 9. – P. 14-19.
10. QUAN Xiaoyan, ZHANG Xiaolei. Fostering and Development of Big Cities in Xinjiang // *Journal of Arid Land Resources Environment*. – 2004. – No. 1. – P. 90-94.
11. WANG Xin, WU Dianting. An Attempt to Calculate Economic Links Between Cities // *Urban Studies*. – 2006. – No. 3. – P. 55-57.
12. ZHENG Guo, ZHAO Qunyi. Research on the Main Direction of Economic Contact of Shandong Peninsula City Agglomeration // *Areal Research and Development*. – 2004. – No. 5. – P. 51-54.
13. NIU Hui, MENG Qingmin. Economic interaction analysis between regions of Gansu province and their surrounding areas // *Economic Geography*. – 1998. – No. 3. – P. 51-56.
14. Регионы России. Основные социально-экономические показатели городов: статистический сборник. – М.: ФСГ, 2011. – С. 318-348.
15. Атлас автодорог: запад и восток Сибири. АСТ-Астрель. – М., 2004. – С. 10-18.

16. Xu Xueqiang, Zhou Yixin. Urban Geography. – Beijing, Higher Education Press, 1997. – 124 p.

17. Fan Weibin, Lu Jiaxin. The Economic Development Axis of Southeast of Gansu Province and Town Construction in Tianshui // Development Studies. – 1999. – No. 2. – P. 35.

18. Wu Wei, Song Yingxin. Study on Regional Economic Development Axis of High Iron // Development Studies. – 1997. – No. 5. – P. 33.

19. Yang Yafei. Conceive on Establish of Subregional Economic Circle in Western Border Area // Management World. – 1996. – No. 3. – P. 36-37.

20. Zhu Honghui, Yu Hong-jun. The Structure of Around Xinjiang Economic Circle // Russian, Central & East European Market. – 2007. – No. 2. – P. 38.

21. Li Gang. "Shanghai Five" – Conceive on Establish of Cross-Asia-Europe Economic Cooperation Region // International Trade. – 2001. – No. 1. – P. 10-13.

22. Dong Fan. A Proposal for an International Economic Cooperation Belt along Western Border of China // Journal of Beijing Normal University. – 2004. – No. 5. – P. 114-121.

23. Wu Miao. Research on Cross-Border Regional Economic Cooperation between Chinese Xinjiang and West Siberian Region of Russia. – Dissertation, GUCAS. – 2008. – P. 7-13.

References

1. LU Dadao. An Analysis of Spatial Structure and Optimal Regional Development // Acta Geographica Sinica. – 2001. – No. 2. – P. 127-129.

2. LU Dadao. Formation and Dynamics of the Pole-Axis Spatial System // Scientia Geographica Sinica. – 2002. – No. 1. – P. 1-6.

3. LU Yuqi. The Scientific Connotation of Pole-Axis Theory // Scientia Geographica Sinica. – 2002. – No. 2. – P. 136-138.

4. CHEN Xiushan, Zhang Keyun. Regional Economies Theory. – Beijing, The Commercial Press, 2004. – P. 368-370.

5. XU Xueqiang, ZHOU Yixin. Urban Geography. – Beijing, Higher Education Press, 1997. – P. 178-183.

6. Regiony Rossii: sotsial'no-ekonomicheskie pokazateli. Statisticheskii sbornik. – M.: FSG, 2012. – 384 c.

7. Statistics Bureau of XUAR. 2012 Xinjiang Statistical Yearbook. – China Statistics Press, 2012. – P. 70-82.

8. DU Hongru, ZHANG Xiaolei. Spatial Analysis of Agglomeration and Diffusion in Urumqi // Arid Land Geography. – 2001. – No. 1. – P. 37-41.

9. CAI Wenchun, YANG Yongping. Study on Spatial Model of Regional Development of Xinjiang // Journal of Arid Land Resources Environment. – 2008. – No. 9. – P. 14-19.

10. QUAN Xiaoyan, ZHANG Xiaolei. Fostering and Development of Big Cities in Xinjiang // Journal of Arid Land Resources Environment. – 2004. – No. 1. – P. 90-94.

11. WANG Xin, WU Dianting. An Attempt to Calculate Economic Links Between Cities // Urban Studies. – 2006. – No.3. – P. 55-57.

12. ZHENG Guo, ZHAO Qunyi. Research on the Main Direction of Economic Contact of Shandong Peninsula City Agglomeration // Ar-eal Research and Development. – 2004. – No. 5. – P. 51-54.

13. NIU Huien, MENG Qingmin. Economoc interaction analysis between regions of Gansu province and their surrounding areas // Economic Geography. – 1998. – No. 3. – P. 51-56.

14. Regiony Rossii. Osnovnye sotsial'no-ekonomicheskie pokazateli gorodov. Statisticheskii sbornik. – M.: FSG, 2011. – С. 318-348.

15. Atlas avtodorog: zapad i vostok Sibiri. AST Astrel'. – M., 2004. – S. 10-18.

16. Xu Xueqiang, Zhou Yixin. Urban Geography. – Beijing, Higher Education Press, 1997. – 124 p.

17. Fan Weibin, Lu Jiaxin. The Economic Development Axis of Southeast of Gansu Province and Town Construction in Tianshui // Development Studies. – 1999. – No. 2. – P. 35.

18. Wu Wei, Song Yingxin. Study on Regional Economic Development Axis of High Iron // Development Studies. – 1997. – No. 5. – P. 33.

19. Yang Yafei. Conceive on Establish of Subregional Economic Circle in Western Border Area // Management World. – 1996. – No. 3. – P. 36-37.

20. Zhu Honghui, Yu Hong-jun. The Structure of Around Xinjiang Economic Circle // Russian, Central & East European Market. – 2007. – No. 2. – P. 38.

21. Li Gang. "Shanghai Five" – Conceive on Establish of Cross-Asia-Europe Economic Cooperation Region // International Trade. – 2001. – No. 1. – P. 10-13.

22. Dong Fan. A Proposal for an International Economic Cooperation Belt along Western Border of China // Journal of Beijing Normal University. – 2004. – No. 5. – P. 114-121.

Wu Miao. Research on Cross-Border Regional Economic Cooperation between Chinese Xinjiang and West Siberian Region of Russia. – Dissertation, GUCAS. – 2008. – P. 7-13.

Работа выполнена при финансовой поддержке International Science & Technology Cooperation Program of China (2010DFA92720).

