

УДК 314.174
ББК 60.7

А.Б. РИНЧИНОВ

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИЙ, ОПРЕДЕЛЕННЫХ ЛИНИЯМИ ХЭЙХЭ — ТЭНЧУН (КНР) И САЛЕХАРД — КУРГАН (РОССИЯ): СОВРЕМЕННЫЙ СТАТУС

Статья посвящена сравнительной характеристике двух государств в контексте воображаемых линий демографического развития, делящих государства на относительно равные, по территории, части. «Линия Хэйхэ — Тэнчун» является общепризнанным международным термином, отражающим неравномерность развития Китая, введенным в обиход в 1935 г. китайским географом Ху Хуаньюном. В то же время, Россия, как страна, имеющая очевидно схожую проблему неравномерности демографического развития, подобного термина не имеет. Автором была взята воображаемая «Линия Салехард — Курган», находящаяся, по сути, на границе Уральского и Сибирского Федеральных округов, чтобы наглядно продемонстрировать схожесть стоящих перед Россией и Китаем демографических, а как следствие экономических, проблем развития территорий.

Ключевые слова: линия Хэйхэ — Тэнчун, демография, экономика, Сибирь, российский Дальний Восток, КНР.

А.Б. RINCUINOV

COMPARATIVE CHARACTERISTICS OF THE DEVELOPMENT OF TERRITORIES DEFINED BY LINES HEIHE—TENGCHONG (PRC) AND SALEKHARD—KURGAN (RUSSIA): CONTEMPORARY STATUS

The article is devoted to comparative description of two states in context of imaginary lines of demographic development, dividing both states into relatively equal parts by the territory. «Heihe — Tengchong Line» is a universally accepted international term which reflecting the unbalanced development of China, proposed in 1935 by the Chinese geographer Hu Huanyong. At the same time, Russia, as a country with apparently similar problem of uneven demographic development, has no such term. The author took the imaginary «Salekhard — Kurgan Line», which is located at the border of the Ural and Siberian Federal Districts of Russia, in order to visually demonstrate the similarity of the demographic and, as the result, economic problems of territorial development which Russia and China facing.

Keywords: Hu line, demographics, economy, Siberia, Russian Far East, PRC.

В ходе своего исторического развития Китай и Россия столкнулись с проблемой значительного дисбаланса развития своих удаленных от исторического центра регионов. В случае Китая такими регионами стали пустынные и горные территории к западу от, так называемой, линии Хэйхэ — Тэнчун, предложенной китайским географом Ху Хуаньюном в 1935 г. В случае же России, таковыми можно назвать территории к востоку от уральских гор. На данный момент, не существует четкой методологии, по которой традиционно следует выделять такие регионы России, однако можно сделать попытку и провести аналогичную китайской линии делящую страну на условно равные по территории, но колоссально разные по количеству народонаселения части.

Линия Ху не имеет привязки к политическим и провинциальным административным границам, поэтому российский аналог линии Хэйхэ — Тэнчун справедливо было бы провести не по границе Сибирского Федерального округа, а по восточному склону уральских гор. По устьям рек Обь, Иртыш, Тобол (с севера на юг) образуется природная граница между уральским регионом и сибирским. Для четкости, можно говорить о воображаемой линии проходящей по оси Салехард — Курган.

Так как термин линии Хэйхэ — Тэнчун является общепризнанным как в Китае, так и за его пределами существует множество исследований, равно как и статистических показателей, привязанных к этому воображаемому разделителю страны, которые используются китайскими служащими и учеными [7, с. 225].

Говоря о статистике Российской Федерации следует уточнить, что использованная в статье информация освещает положение дел в Сибирском и дальневосточном Федеральных округах и использует статистику Росстата справедливую на 2017 г.

Если учитывать все вышеописанное, то можно отметить следующее — на сегодняшний день линия Хэйхэ — Тэнчун делит Китай на две приблизительно равные по территории и принципиально разные по численности и плотности населения части. К западу от этой линии находится 57 % территории КНР (5 471 408 км²) и 6 % населения (82 804 тыс. чел.), к востоку: 43 % территории (4 127 553 км²) и 94 % населения (1 297 278 тыс. чел.). Подобная диспропорция, а также, отсутствие свободного выхода к океану в западной части страны создает губительный дисбаланс в экономике и торговой динамике. Регионы к западу от линии имеют хронический статус дотационных. Властям КНР не удалось решить задачу выравнивания регионального развития за последний век, хотя в последние годы намечается позитивная тенденция [4].

Линия же Салехард — Курган делит Россию на части, которые в историографии традиционно принято называть Европейской и Сибирской. Сложилось так что к востоку от линии Россия имеет 72 % территории (12 443 620 км²) и 20 % населения (29 665 тыс. чел.) тогда как к запа-

ду 28 % территории (4 681 571 км²) и 80 % населения (117 215 тыс. чел.). В отличие от Китая — обе области имеют выходы к океану. В качестве схожих черт стоит отметить резкую разницу в плотности населения, помимо этого, как и в Китае основная масса населения постоянно проживающего в менее заселенной части сконцентрировано вокруг основных магистралей, в случае Китая — ведущих в Памир и Среднюю Азию, а в случае России — к Тихому Океану и Северо-Восточному Китаю. Наименее заселенные территории в обоих случаях были колонизированы, правда, скорость процесса колонизации была различна: Сибирские регионы были открыты Россией преимущественно в XVIII в., в то время как территории к западу от линии Ху, такие как, например, Синьцзян (нынешний Синьцзян-Уйгурский автономный район, СУАР), были присоединены к империи Хань еще в I в., с той оговоркой, что Китай в периоды внутренней нестабильности, всегда терял контроль за приграничными районами и, более того, предпочитал вассальную систему прямому контролю над территориями за пределом «Внутреннего Китая» или, так называемых, «Восемнадцати провинций».

Подобные особенности заселения и географии территорий привели к тому что западнее линии Хэйхэ — Тэнчун плотность населения составляет 15 чел. на км², именно здесь же в пустыне Гоби и на Тибетском плато находятся наименее заселенные территории в мире. Напротив, территории к востоку от линии являются одним из самых густонаселенных регионов мира, плотность населения здесь колеблется в среднем от 300 до 500 чел. на км² [6].

Аналогично, плотность населения России к востоку от линии Салехард — Курган резко падает и составляет в среднем 2 чел. на 1 км², в Чукотском автономном округе (ЧАО) эта цифра составляет 0,07 чел. к на 1 км². В то время как к западу от линии средняя плотность населения колеблется от 20 до 30 чел. на 1 км² [8].

К западу от линии Хэйхэ — Тэнчун Китай производит ВВП на сумму до 752 млрд международных долларов США, что составляет 6,7 % от общекайтайского, соответственно к востоку: 10 443 млрд и 93,3 % ВВП. Характерной чертой этого соотношения является то что 36,2 % ВВП к западу производится в автономном районе Внутренняя Монголия (АРВМ), который, по совместительству, является единственным «западным» регионом, превосходящим Города центрального подчинения КНР Чунцин и Тяньцзинь по данному показателю. Частично это может быть обусловлено как географической близостью района к столичному региону, так и историческим развитием тяжелой металлургии [3, с. 143–146].

К востоку от линии Салехард — Курган Россия производит ВВП на сумму 124 млрд международных долларов США, что составляет 11,4 % от общероссийского, соответственно к западу: 951 млрд и 88,6 % ВВП. Из особенностей «восточного» региона следует отметить активную до-

бычу природного газа и нефти, один только Ямало-Ненецкий автономный округ (ЯНАО) добывает 90 % от всего российского газа и 12 % нефти. Эта особенность делает его долю в статистике ВВП «восточных» регионов — 15 %. В свою очередь, Ханты-Мансийский автономный округ (ХМАО) добывает 51 % российской нефти что делает его вклад в ВВП «восточных» регионов 43 %. Таким образом, только два региона на границе Сибирской части России имеют стратегическое значение для всей Федерации, а для регионов восточнее линии — обеспечивают 58 % их ВВП. Далее за ними идут Красноярский Край, Кемеровская, Тюменская, Новосибирская, Иркутская области [2].

Говоря о распределении ВВП на душу населения следует заметить, что спецификой данных регионов является их внутренняя неравномерность по данному показателю, так, например, АРВМ является абсолютным лидером по ВВП на душу населения в «западном» Китае, в то время как Тибетский автономный район (ТАР) — аутсайдером, что, правда, не мешает быть ему лидером по приросту ВВП (10,1 %). Таким образом, ВВП на душу населения по паритету покупательной способности в международных долларах США колеблется от 10 870 в АРВМ и 6 603 в СУАР до 3 384 дол. на 1 чел. в ТАР, при среднекитайском равном 21 208 дол. на 1 чел. [5].

Если оценивать регионы России, по схожим параметрам, ситуация, сложившаяся к востоку от линии Салехард — Курган еще более неоднозначная. Тюменская область, как регион, объединяющий ХМАО и ЯНАО, имеет максимальный показатель в России ВВП на душу населения по паритету покупательной способности — 57 175 дол. на 1 чел. На втором месте, как в России, так и в «восточной» ее части 43 462, на третьем — ЧАО: 39 220 дол. на 1 чел. В аутсайдерах находятся Республика Алтай и Республика Тыва: 7 520 и 7 578 долларов на человека соответственно. Среднероссийский при этом составляет 18 869 дол. на 1 чел. [2, с. 137–139].

Промежуточный вывод, который необходимо сделать из приведенных показателей: в силу динамики исторического развития и некоторых географических особенностей — территории к востоку от линии Салехард–Курган, на данный момент, относительно развиты, несмотря на наличие депрессивных регионов, они весьма конкурентоспособны на внутренних и внешних рынках. Однако особенностью России можно назвать то что регионы к востоку от линии имеют внутренний дисбаланс как экономического развития, так и демографический. Регионы к западу от линии имеют в разы более равномерное распределение населения и благосостояния, резко отличающееся лишь в Городах федерального значения. В свою очередь, китайская линия Ху, фактически отсекает западный Китай от экономической жизни страны. Разница между наиболее бедным и наиболее богатым районом к западу от линии в ВВП на душу населения по ППС — составляет три раза, но в целом — регионы

имеют ярко выраженную медиану объединяющую их, но резко отличающуюся от средних показателей ВВП по ППС на душу в восточных регионах (в среднем в четыре раза).

Ключевым в ситуации подобной диспропорции развития становится транспортный доступ, пересекающий вышеобозначенные линии. В России, на данный момент, единственным таким ж/д маршрутом является Транссибирская магистраль. Сходясь в один поток в Омской области, он в дальнейшем распадается на множество полузамкнутых железнодорожных систем регионального значения. Регионы также вынуждены использовать магистраль для пригородного сообщения. В сфере развития автомагистралей — единственным, по сути, полным аналогом транссибирской магистрали является российский участок азиатского маршрута АН6 (Красная Горка — Пусан) в некоторых регионах являющийся единственным способом междугороднего автомобильного сообщения. В ближайшие годы правительством не запланировано проектов по расширению проходимости этих маршрутов. Говоря о транспортной инфраструктуре региона, можно вспомнить амбициозный проект трубопровода Восточная Сибирь — Тихий Океан (нефтепровод, мощность 58 млн т в год) и «Сила Сибири» (газопровод, мощность 38 млрд м³ газа в год, проектная) призванного диверсифицировать поставки российских энергоресурсов на Восток [9, с. 355]. Облегчение доступа населения к природному газу в бытовых нуждах в негазифицированных регионах было анонсировано. Однако строительство этих трубопроводов происходит полностью восточнее линии Салехард — Курган, а поэтому не решает проблем интеграции региона в единую экономическую систему России, напротив делая его более интегрированным в АТР.

Исторически, многие регионы восточнее линии Салехард — Курган развивались как монотерритории, получившие свою специализацию в советский период. Активно разработаны гидроресурсы рек Сибири что позволяет таким регионам как Иркутская область, имеющим избыток электроэнергии не только производить высокотехнологичную энергозатратную продукцию, но и продавать ее в соседние регионы и за рубеж. Помимо этого, применяемая в советские годы практика трудового распределения сыграла позитивную роль в выравнивании как экономическом, так и демографическом регионов восточнее линии насытив ее профессиональными кадрами, мигрировавшими из западной части страны.

Государственная программа «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» была утверждена правительством РФ 15 апреля 2014 г., эта программа подразумевает развитие так называемых территорий опережающего развития (ТОР) к востоку от линии Салехард — Курган, в основном, программа затрагивает развитие прибрежной инфраструктуры российского дальнего Востока. Речь в программе также идет об опоре, на частный сектор которому необходимо

создать условия для развития ТОРов, которые и выровняют социально-экономический дисбаланс между западом и востоком. Специально для цели развития Дальнего Востока было создано отдельное министерство. С 1 июня 2016 г. в России вступил в силу «Закон о дальневосточном гектаре», который также должен стимулировать экономику регионов, прилегающих к Тихому Океану. На данный момент, говорить о результатах этого закона — преждевременно.

Инфраструктура КНР, особенно в плане железнодорожного транспорта и высокоскоростных железных дорог выглядит крайне отчетливо, раздельительная линия полностью совпадает с линией Хэйхэ — Тэнчун, десять лет распланированных государственных программ по развитию железных дорог не решили фундаментальную проблему. Китай видит Пекин-Тяньцзиньскую, Шанхай-Нанкинскую агломерации, а также дельту Жемчужной реки как локомотивы совет экономики, поэтому все усилия по строительству как автодорожной, так и железнодорожной инфраструктуры полностью сосредоточены на этих центрах. Однако к западу от линии Хэйхэ — Тэнчун железная дорога превращается в редкость. Три главных города к западу от линии, Хух-хото, Ланьжоу и Урумчи связаны лишь одной железной дорогой, что не идет ни в какое сравнение с городами аналогичного провинциального уровня и населения на востоке страны. В данный момент, проблема недоступности городов за линией Хэйхэ — Тэнчун начинает находить решение. Построена ветка высокоскоростной магистрали Баотоу — Уланчаб, призванная стать первой очередью линии Баотоу — Пекин, а в перспективе, образовать «северный» высокоскоростной коридор Ланьжоу — Пекин, альтернативу текущему маршруту. Построена высокоскоростная ветка Урумчи — Сиань. Сиань, расположенный на границе линии Хэйхэ — Тэнчун, при этом, должен стать «хабом», узлом для прибывающих с Запада и наоборот позволяющим путешествовать по всему Китаю. Выдающимся достижением последних лет можно назвать открытую в 2006 г. Цинхай — Тибетскую железную дорогу, связавшую центр страны с одним из самых труднодоступных регионов планеты. Время состава в пути из Пекина в Лхасу составляет 48 ч, однако с пересадкой можно снизить это время до 24 ч. В 2014 г. железная дорога получила продолжение в виде ветки Лхаса — Шигадзе, существует потенциал для продолжения ветки в Непал и Индию.

В 2013 г. правительство КНР анонсировало инициативу «Одного пояса и Одного пути» призванного обеспечить доставку китайского экспорта на европейские рынки по суше. Несмотря на серию проведенных переговоров относительно использования уже существующей транссибирской магистрали для этих целей, китайское правительство оказалось более заинтересовано в маршруте, пролегающем через Среднюю Азию, требующую строительство принципиально новой инфраструктуры, которая, в свою очередь, станет транзитной для регионов западнее линии

Хэйхэ — Тэнчун, связывая высокоскоростным грузовым и пассажирским сообщением Хоргос и Шанкоу с Пекином [1].

Еще одной особенностью региона можно назвать проходящий сквозь всю ее территорию транзитом трубопровод Запад — Восток, строительство которого началось в 2002 г. С тех пор, пропускная способность газопровода выросла с 12 млрд м³ газа в год до 72 млрд. Притом, трубопровод не только обеспечивает доставку импортируемых из Средней Азии энергоресурсов, но также доставляет энергоресурсы, полученные на территории КНР для внутреннего рынка регионов к востоку от линии Ху [9, с. 354].

Оценивая подходы, примененные к выравниванию территорий можно заметить, что на протяжении XX века проблема неравномерного развития КНР либо игнорировалась властями, либо носила неперспективный характер. В то время как в России, проблема редкочаселенности и экономической отсталости Сибири была замечена еще в период Столыпинских реформ и с тех пор не выходила из спектра наиболее важных вопросов государства. Послевоенное комплексное развитие региональных центров вдоль транссибирской магистрали, таких как: Новосибирская и Иркутская области — заложили фундамент для решения множества проблем, сложившихся на территориях к востоку от линии после смены экономической модели в ходе перестройки. Сегодня, власти не уделяют много внимания затратным инфраструктурным проектам по объективным причинам, сделав ставку на частный сектор и частные инициативы, о чем говорят законопроекты по развитию территорий. Власти КНР же, находятся на другой стадии решения вопроса со своими западными регионами. Проблема неравномерности экономического развития решается ими за счет развития масштабной транзитной инфраструктуры всех типов и развития крупных предприятий энергодобычи как возобновляемых, так и не возобновляемых источников энергии. Есть предпосылки для развития мощных региональных центров западнее линии в Ланьжоу, Баотоу и Урумчи.

Проведенная аналогия позволяет оценить масштаб диспропорций регионального развития, использовать в будущем эту информацию для выравнивания регионов. Опыт применяемый в этой сфере китайскими и российскими властями должен взаимно учитываться, чтобы достигнуть максимальной эффективности в решении проблемы диспропорционального развития.

Список использованной литературы и источников

1. 32 Вань Тяо Телу Шуцзюй Цзеши: Насе Диюй Хунгоу, Ши Нянь Вэйцэн Гайбянь (рус.: Данные 320 тысяч железнодорожных маршрутов показывают, что географическая проблема осталась без изменений за десятилетие) [Электронный ресурс] // DT Finance. — Режим доступа : https://baijia.baidu.com/s?old_id=473345.
2. National Human Development Report for the Russian Federation: Modernization and Human Development [Электронный ресурс] // Edited by Prof. Alexander Auzan

and Prof. Sergey Bobylev. — M., UNDP in Russia, 2011. — Режим доступа : <http://www.undp.ru/documents/nhdr2011eng.pdf>.

3. Numerical Simulation of Population Distribution in China [Электронный ресурс] // Population and Environment. — Vol. 25, part 2 (141–163). — Режим доступа : <https://link.springer.com/article>.

4. Premier promotes urbanization [Электронный ресурс] // English.gov.cn. — 2014. — 28 nov. — Режим доступа : <http://english.gov.cn/premier/news>.

5. Statistical Communiqué of the People's Republic of China on the 2016 National Economic and Social Development [Электронный ресурс] // English.gov.cn. — 2017. — 1 mach. — Режим доступа : <http://english.gov.cn/archive/publications>.

6. Surface modelling of human population distribution in China [Электронный ресурс] // Igsnrr.ac.cn. — Режим доступа : www.igsnrr.ac.cn/xwzx/jxltwj.pdf.

7. Wu Wen-jie. Economics of Planning Policies in China: Infrastructure, Location and Cities / W. Wu // Regional development and public policy. — Vol. 113. Regions and Cities. — Taylor & Francis, 2016.

8. Распределение земель Российской Федерации по категориям в разрезе субъектов Российской Федерации [Электронный ресурс] // Росреестр. — Режим доступа : <https://rosreestr.ru/upload/Doc>.

9. Ринчинов А. Б. Перспектива газопровода «Сила Сибири» / А. Б. Ринчинов // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2015. — Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2015. — С. 351–357.

Информация об авторе

Ринчинов Артем Бэликтович — аспирант, кафедра истории и международных отношений, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: hongweibing49@gmail.com.

Author

Artem B. Rinchinov — Ph.D. Student, Department of History and International Relations, Baikal State University, 11, Lenin St., Irkutsk, 664003, e-mail: hongweibing49@gmail.com.