

*Ирина ЗЕЛЕНЕВА*

## ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В XXI ВЕКЕ

*В статье предлагается новый, геостратегический, подход к развитию Дальнего Востока. Геополитическое положение Дальнего Востока, близость с динамично развивающимися странами региона не является достаточным условием для развития активных экономических и политических отношений со странами АТР. Неблагоприятными факторами, влияющими на социально-экономические показатели развития региона, являются узкая специализация и сырьевая ориентированность экономики региона, депопуляция, отсутствие современной бизнес-среды. Для полномасштабной реализации своих экономических, геополитических интересов России необходимо превратить Дальний Восток в жизнеспособный экономически активный регион, проведение сбалансированной инвестиционной политики с азиатскими партнерами: Японией, Южной Кореей и прежде всего с Китаем. Важными направлениями сотрудничества между РФ и КНР стали развитие транспортной инфраструктуры, энергетическое сотрудничество. Так как между Россией и Китаем есть не только общие интересы для сотрудничества, но и противоречия, наиболее благоприятным сценарием развития российско-китайских отношений является реализация геостратегического подхода, основанного на интегрированном восприятии «национальных интересов». Главные выгоды, которые может получить Россия от такого формата отношений, – экономический подъем Дальнего Востока и, как следствие, интеграция России в Северо-Восточную Азию и АТР, получение статуса страны – гаранта стабильности международной экономической системы.*

**Ключевые слова:** геополитические преимущества Дальнего Востока, геостратегический подход к экономическому развитию России, модернизация Дальнего Востока, сотрудничество РФ и КНР

### *Геополитическая характеристика региона*

Дальний Восток всегда был объектом интереса для политической элиты и бизнес-сообщества. Его освоение, так же как и освоение Сибири, имеет долгую историю. Еще в XVII–XIX вв. снаряжались экспедиции русских первопроходцев, открывались новые земли и водные ресурсы, основывались остроги (будущие города), сооружались

оборонительные линии, шло постепенное заселение («колонизация» по В.О. Ключевскому) этих мест.

В XVIII–XIX вв. российские историки, экономисты писали о малой заселенности Сибири и Дальнего Востока, о богатствах, которые таят эти земли, а также о трудностях социально-экономического, цивилизационного характера, с которыми приходилось сталкиваться в процессе освоения этих земель. В 1865 г. в составе Восточно-Сибирского генерал-губернаторства была образована Приморская область.

Соседство рассматриваемого региона с Китаем с самого начала ставило вопрос о необходимости налаживания связей с восточным соседом. Долгое время (XVII–XIX вв.) эти отношения сводились почти исключительно к вопросам разграничения земель (установления границ), постоянных же хозяйственных связей между двумя государствами не было. И только со второй половины XIX в. Дальний Восток становится плацдармом для развития отношений не только с Китаем, но и с другими соседними азиатскими странами.

В конце XIX – начале XX в. началось строительство Транссибирской железной дороги, важной геополитической оси, связавшей Европу с Азией. Что изменилось сегодня, стал ли Дальний Восток «ближним» с точки зрения развитости транспортной, энергетической инфраструктуры? Является ли экономика российского Дальнего Востока фактором укрепления позиций России в Азиатско-Тихоокеанском сообществе?

Дальний Восток связывает европейскую часть России и Азиатско-Тихоокеанский регион, в странах которого сегодня наблюдаются достаточно высокие темпы экономического роста. Регион имеет выход к Тихому и Северному Ледовитому океанам, граничит с Китаем, Японией, США, Монголией, КНДР. Расстояние между Владивостоком и Москвой составляет 6437,3 км, от Пекина до Владивостока – 1337,7 км, а от Токио – 1061,1 км. Протяженность границы России и КНР составляет 3600 км.

Географическая близость с азиатскими странами создает для России благоприятные возможности для развития восточного направления внешней политики. Вместе с тем геополитическое положение Дальнего Востока, близость с динамично развивающимися амбициозными странами региона само по себе не является достаточным условием для развития активных экономических и политических отношений со странами АТР<sup>1</sup>. Чтобы эти возможности реализовались, необходима соответствующая экономическая политика, способствующая привлечению инвестиций в регион, а также решению многих социальных проблем.

Сегодня Китай, население которого составляет более 1,3 млрд человек, испытывает острую потребность в различных видах ресурсов для поддержания экономического роста страны и обеспечения благоприятных условий для жизни населения. Россия также заинтересована в проведении модернизации общества. Совершенно справедливо мнение директора Института Дальнего Востока РАН М.Л. Титаренко,

<sup>1</sup> См.: Титаренко М.Л. Геополитическое значение Дальнего Востока. Россия, Китай и другие страны Азии. М.: Памятники исторической мысли, 2008. С. 250.

что разрешить существующие внутренние проблемы можно только за счет международного сотрудничества и интеграции в мировое экономическое пространство.

Российский Дальний Восток богат полезными ископаемыми (нефтью, газом), минералами, металлами, древесиной. Он также является прекрасным транзитным и логистическим узлом для транспортировки российской нефти и газа в азиатские страны и соответственно азиатских товаров в глубь страны. Вместе с тем отсутствие необходимой инфраструктуры и перерабатывающих сырье отраслей обуславливает узкую специализацию и сырьевую ориентированность экономики региона<sup>2</sup>. В этих условиях основной поток инвестиций (93,3%) идет в сырьевой, а не в обрабатывающий сектор экономики. Российские и зарубежные инвесторы мало заинтересованы в финансировании хозяйственных отраслей региона. В этих условиях иностранные инвесторы заинтересованы в получении ресурсов для удовлетворения собственных нужд, а не в их переработке на территории Дальнего Востока.

Снижение численности населения, *депопуляция* являются серьезной проблемой для всей восточной части России, в т.ч. и Дальнего Востока. Сдерживающим фактором экономического развития региона является плохая инфраструктура – слабо развита система телекоммуникаций, электроснабжения. Существующие на сегодняшний день автомагистрали (М-58 «Амур» Чита – Хабаровск и М-56 «Колыма» Якутск – Магадан) и главные железнодорожные магистрали (Байкало-Амурская и Транссибирская) не могут удовлетворять экономические потребности региона и страны в целом. В докладе Байкальского международного экономического форума о «Привлечении инвестиций для освоения ресурсного, гидроэнергетического потенциала и строительства инфраструктуры» констатировалось, что пропускная способность Транссиба составляет менее 60 млн тонн в год при перспективной потребности не менее 100 млн тонн в год. Пропускная способность портов Дальнего Востока составляет 120 млн тонн в год, а экспортная мощность 70 млн тонн в год<sup>3</sup>. Нельзя не согласиться с выводом известного востоковеда С.Г. Лузянина о том, что «российская бюрократия и некомпетентность управленцев уничтожает главный и беспроблемный российский козырь – преимущество в скорости сухопутной доставки грузов по Транссибу по сравнению с продолжительностью окружающих морских путей»<sup>4</sup>.

Неблагоприятный инвестиционный климат Дальнего Востока определяется не только неразвитой инфраструктурой, некомфортным жизненным климатом, но и высоким уровнем налогов, отсутствием налоговых льгот, криминальной обстановкой в регионе, сложной процедурой сертификации, коррупцией. Отсутствие должного контроля

<sup>2</sup> См.: Рудько-Силиванов В.В. Интеграция российского Дальнего Востока со странами АТР: состояние, проблемы, перспективы / URL: [http://www.cbr.ru/publ/MoneyAndCredit/rudko\\_10\\_12.pdf](http://www.cbr.ru/publ/MoneyAndCredit/rudko_10_12.pdf).

<sup>3</sup> См.: БМЭФ. Круглый стол № 7. Потенциал развития ресурсной базы и инфраструктуры Восточной Сибири / URL: <http://www.baikforum.ru/ga/711.html>.

<sup>4</sup> Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Вып. XVI. М.: ИДВ РАН, 2011. С. 7.

региона со стороны центра приводит к размыванию средств, идущих на развитие региона. Все это позволяет сделать вывод об *отсутствии на Дальнем Востоке современной бизнес-среды*.

### **Факторы, влияющие на развитие Дальнего Востока**

Мировой финансовый кризис усилил внимание руководства России к Дальнему Востоку. В условиях нулевых, и даже отрицательных, темпов экономического роста на Западе, закупки российского сырья в 2008 – 2009 гг. резко сократились. ВВП РФ упал на 9%. На фоне негативной динамики мировой экономики КНР демонстрировала высокие результаты. Ее ВВП вырос на 8,7%<sup>5</sup>. Уверенный рост китайской экономики усилил интерес торговых партнеров к этой стране. После вступления России в ВТО в 2012 г. Дальний Восток, обладающий большим экономическим потенциалом и стратегическим значением, стал важным объектом внутренней и внешней политики.

Итоговая Декларация саммита АТЭС, прошедшего в сентябре 2012 г. содержала следующие направления развития экономики региона:

- экономическая интеграция;
- либерализация торговли;
- обеспечение продовольственной безопасности;
- развитие транспортно-логистической инфраструктуры;
- сотрудничество в инновационной сфере.

В марте 2013 г. была принята «Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период 2025 года». В названную Стратегию вошли две целевые программы – «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года» и «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007–2015 гг.», а также 12 подпрограмм. Все эти документы говорят о реализации комплексного подхода к развитию региона. Это подтверждает совокупность выделенных в них ключевых направлений:

- агропромышленное;
- лесопромышленное;
- рыбпромышленное;
- минерально-ресурсные отрасли;
- экологическая безопасность;
- транспортная и энергетическая инфраструктура и др.

По мнению главы Минэкономразвития РФ А. Белоусова, реализация стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона должна опираться на следующие естественные преимущества региона.

Во-первых, географическое положение, открывающее выход к динамично развивающимся азиатским рынкам. Во-вторых, огромный потенциал Дальнего Востока. В-третьих, климатическое разнообразие, позволяющее развивать различные хозяйственные отрасли<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> См.: *Паниев Ю.* Россия устремляется на Дальний Восток / Независимая газета, 17 сент. 2012 г. / URL: // [http://www.ng.ru/courier/2012-09-17/9\\_est.html](http://www.ng.ru/courier/2012-09-17/9_est.html). (Дата обращения: 11.04.2014).

<sup>6</sup> См.: *Пономарева Н.* Планы на Восток. Интерфакс. Россия. 2013 / URL: <http://www.iterfax-russia.ru/FarEast/view.asp?id=392081>. (Дата обращения: 11.04.2014).

Реализация современной стратегии развития Дальнего Востока осуществляется на основе сотрудничества Министерства РФ по развитию Дальнего Востока, Фонда развития Востока России (основан в 2011 г.) и др. институтов. Большую роль в развитии ДФО играет российская газовая компания «Газпром», поддерживая план правительства Республики Якутия по строительству федеральной автомобильной трассы Вилюй. Газификация российских потребителей в Якутии и других регионах Дальнего Востока, создание центра газодобычи откроет для региона новые перспективы социально-экономического развития: создание новых рабочих мест, требующих высокопрофессиональных специалистов, безусловно, не только приведет к росту экономических показателей, но и улучшит социальное развитие региона.

Важная проблема, стоящая перед регионом и во многом ограничивающая его инвестиционную привлекательность, — это *оторванность региона от центра*. Ее решение, несомненно, требует модернизации транспортной системы. В этих целях до 2030 г. на территории Дальнего Востока запланировано масштабное строительство и ремонт железных дорог. Так, предусмотрено строительство от 5300 до 7300 км новых линий. Будут построены скоростные маршруты Уссурийск — Владивосток и Владивосток — Хабаровск, что станет важным фактором «сжатия» географического пространства вдоль Транссиба.

Геополитическое положение Дальнего Востока требует большого внимания и к развитию *морского транспорта*. На сегодняшний день речь идет о модернизации региональных портов (Владивостока, Восточного, Находки, Славянки и др.), повышении роли Северного морского пути, трансформации портов (Тикси, Певека, Провидение), строительстве угольного порта. Преодоление нынешнего отставания уровня развитости российского транспорта от общемирового невозможно без технической и технологической модернизации транспортной системы. Решение этой задачи будет способствовать интеграции нашей страны в общее экономическое пространство стран АТР.

Для полномасштабной реализации своих экономических, геополитических интересов России необходимо превратить Дальний Восток в жизнеспособный экономически активный регион, необходимо проведение грамотной сбалансированной инвестиционной политики с азиатскими партнерами: Японией, Южной Кореей, Китаем. После неудачных попыток заручиться инвестиционной поддержкой Южной Кореи и Японии взоры были обращены на Китай.

### ***Геостратегический подход к развитию экономики региона***

В течение 2009 г. Россия заключила несколько договоров с Китаем о развитии энергетики Дальнего Востока. В 2010 г. в рамках реализации этих договоров Россией и Китаем было разработано около 200 проектов по развитию региона. Компании «Роснефть» и «Транснефть» получили от Китая кредиты в размере 25 млрд долл. для завершения строительства нефтепровода из Тайшета до Сковородино<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> См.: *Christoffersen G. Russia's Breakthrough into the Asia-Pacific // Oxford Journals, Vol. X, N 1, 2010. P. 61–92.*

Насколько выгодно Китаю сотрудничество с Россией? Показателем заинтересованности обеих стран в проведении совместной политики в этом регионе является принятая в 2009 г. Д. Медведевым и Ху Цзиньтао «Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока, Восточной Сибири и Северо-Востока Китайской Народной Республики (2009–2018 гг.)».

К сфере общих интересов РФ и КНР относится сотрудничество стран в регионе по проблеме безопасности. Важное значение имеет создание открытой, транспарантной, равноправной архитектуры безопасности и сотрудничества, основанной на принципах международного права, внеблокового начала и учета интересов стран. При этом речь идет о безопасности в широком смысле, включающей в себя энергетическую, транспортную, экологическую (совместная охрана рек от загрязнения и др.), военную безопасность и т.д. безопасность государства.

Важными направлениями сотрудничества между странами стали развитие *транспортной инфраструктуры*, увеличение скорости проведения таможенных процедур, реконструкция трансграничных дорог. Перспективным является и совместное создание транспортно-логистических комплексов в городах Благовещенске и Хэйме, взаимное использование портов Дальнего Востока Российской Федерации и Северо-Востока Китая. Существенным прорывом в двустороннем сотрудничестве может стать создание «зон научно-технического сотрудничества» в российских и китайских городах (Владивосток, Партизанск, Харбин, Ляолин, Далян и др.). В условиях быстроменяющейся экономической конъюнктуры важной задачей становится создание *особых экономических зон (ОЭЗ)*, зон новых и высоких технологий.

В феврале 2014 г. на заседании Правительства РФ был рассмотрен вопрос о создании на Дальнем Востоке территорий опережающего социально-экономического развития (ТОР)<sup>8</sup>. Такие зоны получили большое распространение в странах АТР. Так, в Китае их насчитывается более 400. Они обеспечивают более 20% ВВП страны, привлекая 46% прямых инвестиций.

На территории российского Дальнего Востока уже созданы особые экономические зоны в Магаданской области и на территории Хабаровского края («Советская Гавань»). Однако пока что говорить об их высокой эффективности не приходится. Минвостокразвития РФ начата работа по поиску и отбору площадок для создания ТОР на Дальнем Востоке. К 1 июля 2014 г. должны быть определены территории и установлены соответствующие критерии. Введение ТОР потребует введения налоговых льгот, упрощения таможенных процедур и др.

Россия представляет для КНР особый интерес, обусловленный растущей потребностью страны в нефти и других природных ресурсах. Со своей стороны наша страна, являясь ведущим в мире экспортером углеводородного сырья, заинтересована в увеличении его поставок крупнейшим потребителям нефти и газа, среди которых Китай занимает далеко не последнее место.

<sup>8</sup> ТОР – это специальные экономические зоны с минимальным регулированием.

Важным этапом в развитии *энергетического сотрудничества* двух стран стало строительство нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан», пропускная способность которого – 15 млн тонн нефти в год. Поставки нефти в АТР осуществляются через порт Козьмино, а также через ответвление Сковородино – Данциг. Одним из наиболее сложных вопросов в отношениях России и Китая является вопрос о ценах на нефть и газ. Их повышение, безусловно, выгодно для российской стороны. Но нельзя забывать, что такой шаг может привести к еще большей диверсификации углеводородного сырья в Китае. Нельзя оставлять без внимания, что Китай в этой сфере плодотворно сотрудничает со странами Центральной Азии – Казахстаном, Туркменистаном и Узбекистаном.

В 2013 г. новый лидер КНР Си Цзиньпин, в ходе своего зарубежного турне, совершил первый визит в Россию, в ходе которого были подписаны межправительственные соглашения о расширении сотрудничества в сфере торговли сырой нефтью и соглашение о сотрудничестве в строительстве и эксплуатации Тяньцзинского нефтеперерабатывающего и нефтехимического завода (НПЗ). Предполагаемая мощность работы НПЗ – 13 млн тонн в год, 9 тонн из которых составит российское сырье<sup>9</sup>. Строительство и эксплуатация Тяньцзинского нефтеперерабатывающего и нефтехимического завода, где будет перерабатываться по большей части российская нефть, является ярким примером распределения ролей между Россией и Китаем: Россия – богатая сырьевая база, Китай – переработчик российской нефти и ее потребитель. Если энергетическое сотрудничество между Россией и Китаем, даже при минимизации экологических рисков, будет развиваться по такому сценарию, Дальний Восток России окажется в экономической зависимости от Китая.

Российская сторона осознает данную опасность, поэтому предлагает:

- диверсифицировать сотрудничество стран;
- развивать сотрудничество в высокотехнологичных сферах – авиостроении, нанотехнологий, биотехнологий, информационных технологий, медицине (а не только в традиционных отраслях, таких как машиностроение).

Обратимся к проблеме *китайской миграции*. Согласно государственной «Стратегии национальной безопасности РФ до 2020 г.», неконтролируемая и незаконная миграция отнесена к разряду угроз, сопоставимых с транснациональной организованной преступностью. Однако поскольку в Дальневосточном регионе наблюдается дефицит рабочей силы, негативные последствия миграции китайцев на Дальний Восток не столь однозначны. Кроме того, Россия получает от нее даже определенные выгоды. Так, например, строительное предприятие «Дальспецстрой» в Хабаровском крае предпочитает приглашать китайских рабочих, поскольку их труд обходится дешевле, а квалификация выше, более того, китайские рабочие более трудолюбивы и прилежны<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Россия увеличит поставки нефти в Китай на 9 млн тонн. BBC / URL: [http://www.bbc.co.uk/russian/business/2013/02/13-225\\_russia\\_china\\_gas\\_dvorkovich.shtml](http://www.bbc.co.uk/russian/business/2013/02/13-225_russia_china_gas_dvorkovich.shtml).

<sup>10</sup> См.: Караулова О. Китайские девелоперы застраивают Россию / URL: [www.bfm.ru/news/13442](http://www.bfm.ru/news/13442). (Дата обращения: 11.04.2014).

Особенностью эмиграционной политики КНР является поощрение экспорта рабочей силы, являющегося фактором сокращения безработицы внутри страны и пополнения государственного бюджета (денежные переводы, инвестиции в материковый Китай). В результате Китай ориентирован на освоение новых рынков сбыта и экспорт капитала<sup>11</sup>. Всесторонне поддерживая эмиграционную политику, убеждая своих граждан в больших перспективах и выгодах работы в России, китайские СМИ тем самым способствуют углублению интернационализации деловой активности китайских граждан.

Не секрет, что *тенденция увеличения китайской активности на российском Дальнем Востоке* порождает опасения и страхи как у простых граждан, так и у политической элиты. Если на фоне активного привлечения китайских инвестиций в регион экономическая активность России будет оставаться на низком уровне, то китайцы приобретут рычаги влияния на местные институты власти и станут влиятельной силой в регионе. Чтобы избежать подобного неблагоприятного для России сценария, извлечь экономические выгоды от присутствия китайских рабочих на территории страны, решив при этом ряд социально-экономических задач, России необходимо предпринять комплекс административно-политических мер, в т.ч. контроль качества и квалифицированности рабочей силы<sup>12</sup>.

Для модернизации Дальнего Востока приток квалифицированной рабочей силы из Китая необходим. Однако России следует проводить грамотную иммиграционную политику, учитывая все риски, создавать в стране позитивный образ сотрудничества с Китаем.

Общим для двух стран интересом является и *развитие транспортной инфраструктуры региона*. Китай заинтересован в создании единой системы транспортных коридоров на евро-азиатском континенте. Низкое качество и пропускная способность транспортных коммуникаций на Дальнем Востоке сдерживает товарооборот между Россией и Китаем, мешая стать этому региону транссибирским контейнерным мостом Европа – АТР, который бы не только предоставил доступ к европейской части России, но и позволил увеличить товарооборот со странами Восточной Европы и Финляндией. Заинтересованность Китая в развитии БАМа объясняется тем, что месторождения Якутии, Читинской, Амурской областей, Хабаровского края приблизятся к морским портам Ванино, Владивосток, Находка, находящимся рядом с границей КНР. Как известно, транспортное обслуживание во многом зависит от развития континентальных и региональных маршрутов. Через территорию Приморья проходят два из десяти перспективных международных транспортных коридоров Северо-Восточной Азии. Эти маршруты конкурируют между собой, но они же и дополняют друг друга как региональные, поскольку формируют единую транспортную сеть Евразии.

<sup>11</sup> См.: *Кокшаров А.* Внутреннее развитие через глобальную экспансию // Эксперт. 2006. № 46 / URL: [http://www.expert.ru/expert/2006/46/vnutrennie\\_istochniki\\_rosta\\_kitay](http://www.expert.ru/expert/2006/46/vnutrennie_istochniki_rosta_kitay). (Дата обращения: 11.04.2014).

<sup>12</sup> См.: *Пономарева А., Пономарев С.* Китайская иммиграция в контексте национальной безопасности России: тенденции и перспективы // Проблемы Дальнего Востока. 2012. № 4. С. 84.

Развитие Северного морского пути предполагает формирование новых азиатских хабов. Из российских портов на эту роль могут претендовать Петропавловск-Камчатский и Владивосток. Интерес к возможности подключения к маршруту выражает корейская сторона, предлагая в качестве хаба порт Пусан. Но серьезно говорить о Северном морском пути можно только тогда, когда наша страна будет иметь достаточное для работы количество новых ледоколов.

Однако мы рассчитываем не только на иностранные инвестиции – Российский фонд прямых инвестиций планирует инвестировать в развитие Дальнего Востока 20 млрд руб., прежде всего в сферу строительства и строительства дорог. Так, в 2014 г. в список приоритетных инвестиционных объектов вошли такие проекты, как:

- строительство железнодорожного моста через Амур на участке российско-китайской государственной границы;
- строительство автомобильного моста через Лену;
- строительство автодороги Владивосток – Находка порт Восточный;
- инвестиции в развитие международных аэропортов Владивостока и Хабаровска.

Необходимость сотрудничества двух соседних стран обусловлена и требованиями *экологической безопасности*. Река Амур, по которой проходит граница между Россией и КНР, протяженностью 3000 км, представляет собой не только разделительную линию (барьер) между странами, но и зону промышленной деятельности обеих стран. Проблема устойчивого развития региона напрямую зависит от экологической безопасности. Проявлением осознания этого является установившееся между Китаем и Россией сотрудничество в освоении бассейна реки Амур и повышении его экологической безопасности. Россия сдает в концессию месторождения полезных ископаемых, расположенных на ее территории, Китаю<sup>13</sup>.

Понимая, что между Россией и Китаем есть как общие интересы для сотрудничества, так и противоречия, мы приходим к общему выводу о том, что оптимальным и благоприятным сценарием развития российско-китайских отношений будет реализация геостратегического подхода<sup>14</sup>. Геостратегический подход исходит из принципа интегрированного восприятия «национальных интересов», поскольку в наши дни более чем когда-либо стираются традиционные грани между политикой, культурой, финансами, национальной безопасностью и экологией. Главные выгоды, которые может получить Россия от геостратегического подхода к российско-китайским отношениям, – экономический подъем Дальнего Востока и как следствие – интеграция

<sup>13</sup> В Амурской области – Куликовское месторождение цеолитов, Евгеньевское месторождение апатитов, В Хабаровском крае – оловорудное месторождение «Соболиное» и др.

<sup>14</sup> Геостратегия – это интегративный метод познания и политического моделирования, использующий пространственный подход при анализе политических процессов на межгосударственном уровне в рамках устойчивого пространственно-временного континуума, при безусловном приоритете базовых общечеловеческих ценностей, исключающих силовые методы решения межгосударственных противоречий (Зеленева И.В. Геополитика и геостратегия России. СПб.: Санкт-Петербургский университет, 2006. С. 25).

России в Северо-Восточную Азию и АТР. «Счастливые» геополитические положение плюс преимущества в энергоносителях, транзитных возможностях, научно-техническом и интеллектуальном потенциале, а также хорошо развитая транспортная инфраструктура и правовая база недропользования, безусловно, станут привлекательными для китайских инвесторов факторами. Это позволит модернизировать Дальний Восток, создать привлекательный образ региона. Углубляя экономическое сотрудничество, мы сможем снизить напряжение в социальной сфере, уменьшить уровень безработицы по обеим сторонам границы. Как показывает геостратегический метод исследования, для устойчивого развития необходима политическая воля, взаимные уступки, учет интересов друг друга и продуманная сбалансированная экологическая политика двух стран.