Рыжова Н.П.,
канд.экон.наук,
ст.н.с. лаборатории экономических исследований
ИГИП ДВО РАН, Благовещенск

КРОСС-ГРАНИЧНЫЕ ГОРОДСКИЕ АГЛОМЕРАЦИИ КАК ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СТИМУЛ РАЗВИТИЯ РЕГИОНА*

В статье представлено определение термина кросс-граничная городская агломерация, предложен набор критериев для изучения феномена. Также дана характеристика ряда приграничных городов на российско-китайской границе. Сделан вывод о том, что больший эффект от использования ресурса границы в паре приграничных городов имеет «более сильный партнер», в настоящее время таковым является китайская сторона, которая извлекает существенные социально-экономические выгоды от приграничного сотрудничества.

Несмотря на то, что в классической экономической теории пространству вообще и приграничному пространству в частности не отводится существенная роль, в настоящее время в силу развития идей региональной экономики, а также экономической географии, все более актуализируется проблема приграничных городских агломераций[1].

С одной стороны, предполагается и доказывается, что приграничные города и в целом регионы должны развиваться опережающими темпами[2], но с другой стороны указывается, что практика эти идеи неоднократно опровергала и опровергает[3]. Периферии государств, особенно в менее экономически развитых странах, по-прежнему значительно отстают как по экономическим показателям, там и по социальным характеристикам. Именно поэтому теоретические и эмпирические исследования проблемы кросс-граничных городских агломераций являются чрезвычайно актуальными как для развития идей региональной экономики и экономической географии, так и для понимания того, какими средствами можно улучшать социально-экономическое положение периферийных приграничных регионов.

В данной статье содержится обзор источников по указанной тематике, предлагаются примеры из мировой практики развития изучаемых феноменов, приводятся соответствующие дефиниции и набор критериев для изучения существующих и потенциальных кросс-граничных городских агломераций. А также предлагается краткая характеристика некоторых приграничных горо-

* Исследование, результаты которого изложены в настоящей статье, осуществлялось при поддержке Программы исследовательских стипендий Корпорации Карнеги в Нью-Йорке, администрируемой Национальным Советом евразийских и восточноевропейских исследований, Вашингтон, США (NCEEER). Точка зрения, отраженная в данной публикации, принадлежит ее автору и может не совпадать с точкой зрения Корпорации Карнеги и Национального Совета евразийских и восточноевропейских исследований.

дов на российско-китайской границе и обсуждается вопрос о перспективах их роста и формирования кросс-граничных агломераций.

Кросс-граничная городская агломерация: определение феномена

Исследователи во всем мире все чаще обращаются к проблеме приграничных городов. В сходном контексте употребляются:

«города-близнецы» (“twin-cities”, Orfield, Pezzoli[4]),

«двойные города» (“double-cities”, Buursink, 2001[5]),

«бинациональные города» (“bi-national cities”, Ehlers and others, 2001; Houtum and Ernste, 2001[6]),

«города-побратимы» (“sister-cities”, Kearny Knopp, 1995[7]),

«соседские города» (“neighboring cities”, Buursink, 1996[8]),

«трансграничные города» (“transbordering cities”, Gildersleeve, 1978[9], Herzog, 1990[10]),

«города-компаньоны» (“companies cities”, Sparrow, 2001 [11]),

«кросс-граничные регионы» (“cross-border urban region”, Brunet-Jailly[12]) и другие.

Проблематика изучается в рамках географических, экономических, политологических, социологических, антропологических наук и релевантны по отношению к таким тематикам, как региональная экономическая интеграция, транснациональные социальные пространства и социо-культурная адаптация мигрантов, урбанистические исследования и ряду других.

Определение кроссграниных агломераций можно сформулировать следующим образом: *урбанизированные пространства, расположенные вблизи государственных границ, где более насыщены межнациональные социальные контакты, интенсивнее товарные и финансовые потоки, концентрированнее экономическая и институциональная активность.*

Bursink, сравнивания разные случаи развития таких городов, указывает, что они могут существенно различаться. Так например, по причинам и началу их развития такие города могли начать развиваться почти одновременно на обоих территориях (яркий пример – Ниагара-Фолс); в разное время – один город уже существовал, а второй создали для укрепления границы (большая часть городов по Мексикано-Американской границе); или даже ранее мог существовать единый город, который разделили после пересмотра границ (например, Валга-Вятка, Нарва-Иван-город). Столь же значительно могут отличаться размеры городов, объединяющихся в пару. Сообщества, проживающие в каждом из городов, могут иметь принципиально разную культуру и язык, а могут быть билингвальными и иметь очень сходные паттерны культурного поведения. В некоторых случаях в каждом из пар городов будут проживать количественно заметные этнические меньшинства из соседнего города, а в некоторых случаях – этничности почти не смешиваются.

И все же есть очень ограниченное количество работ, в которых развитие приграничных городов определяется через учреждение «побратимства» между городами пространственно удаленных и не имеющих общих границ[13]. Подавляющая же часть исследований феномена свидетельствует о том, что

наличие границы является их необходимым, хотя и недостаточным условием. При этом в современных исследованиях под границей имеется в виду граница между национальными государствами, а самые первые исследования по данной тематике могли связывать в “twin”, города одного государства, разделенные естественным барьером, и, как правило, этим барьером была река.

Одна из первых научных работ по данной проблематике принадлежит Милдреду Хардсоу (Mildred Hartsough, 1925[14]). Тот факт, что его исследование было посвящено городам, расположенным в одном государстве – Миннеаполису и Сент-Полу – разделенным естественной водной границей не снижает важности его выводов. Один из основных, по нашему мнению, состоял в том, что создание и развитие городов близнецов было связано ***с развитием торговли*** скотом и зерном, а впоследствии ***с развитием локального рынка труда***, при этом функционирование ***этих приграничных городов оказывало значительное влияние на развитие окрестных регионов*** Миннесоты, Дакоты, Висконсина[15].

Таким образом, при разнообразных внешних характеристиках кросс-граничных городских агломераций, есть и существенные общие, а именно: наличие границы, которую города совместно преодолевают и используют для своего развития, кооперации и интеграции. Что логично, поскольку в современных условиях государственная граница во многих регионах все меньше выполняет барьерную, и все больше контактную функцию, а стремление приграничных регионов и городов к трансграничному сотрудничеству все более повышается.

Критерии, изучение которых позволяет анализировать состояние и перспективы “кросс-граничных агломераций”:

1. более активные, чем в других регионах товарные, финансовые, инвестиционные и иные потоки.
2. более активный миграционный обмен, в т.ч. маятникового характера.
3. наличие уникальных совместных проектов.
4. активное развитие кросс-граничных институтов.
5. влияние на экономическое развитие прилегающих территорий.

Механизмы и институты развития кросс-граничных городских агломераций в мире

В литературе описаны две основные причины развития кросс-граничных агломераций:

- реализация экономических интересов (особенно ярко на американской границе). И тогда «работают» следующие механизмы: приграничная торговля, функционирование свободных экономических зон, кооперация и разделение труда.

- социально-политические интересы (интенсивнее на границах внутри и по периметру ЕС). И тогда поддерживаются и развиваются культурные, социальные обмены, связи и т.п.

Экономические интересы. Примерами «городов-близнецов», интегрированными благодаря *приграничной торговле* являются Детройт–Виндзор;

Ниагара-Фол–Ниагара-Фол; Ванкувер–Сиэтл. Кросс-граничным институтом, конституирующим взаимодействия на этой границе, является НАФТА, с принятием которой двусторонняя торговля между Канадой и США выросла на 1480%, а интеграция и зависимость приграничных регионов усилилась в разы[16]. Впрочем, экономическое единство в регионе связано отнюдь не только с НАФТА, но даже в большей степени с развитием крупного регионального бизнеса. Здесь стоит отметить транспортный проект Каскадиа, тихоокеанскую Северо-Восточную промышленную группу, Тихоокеанский совет предпринимательства[17]. Эти коммерческие проекты не преследуют политических целей, единственной инициативой, которая направлена на формирование политических решений (в области экологии), является Международная комиссия по Великим озерам (IJC).

Похожие случаи «городов-близнецов» можно «найти» на мексикано-американской границе – Сан-Диего–Тихуана, Эль-Пассо–Суадад-Жуарес, Ларэдо–Нуево-Ларэдо[18]. В отличие от канадско-американских городов их взаимодействия основываются на *кросс-граничной кооперации* между парными приграничными заводами («макиладорас»), имеющими преференции в таможенных режимах. Также как в предыдущем случае кросс-граничные институты, преследующие политические цели, почти не развиваются[19].

При этом по интенсивности трансграничных потоков (прежде всего, людских и товарных), мексикано-американская граница лидирует среди других границ в мире. Это создает экономические стимулы (ежегодный товарооборот составляет сотни миллиардов долларов, нелегальная – недокументированная – миграция позволяет существенно экономить на трудовых затратах) для развития приграничных территорий – и прежде всего, экономически более сильного, американского соседа[20].

Самые быстрорастущие по численности и экономической силе кросс-граничные городские агломерации можно найти в Азии. Дугласс, написавший одну из лучших работ по транснациональным городским регионам в Азии[21], отмечает, что рост азиатских агломераций, таких как Гонконг–Гуаньдунь, Сингапур–Джохор-Бару и др., связан с действиями национальных властей, активно создающих и вступающих в региональные союзы, развивающих «треугольники роста», свободные экономические зоны, то есть ориентированных на создание эффективных кросс-граничных *экономических* институтов.

Развитие социально-культурных обменов, стремление к социальному выравниванию между приграничными городами. Это в основном характерно для Евросоюза: Лиль–Кортрейк; Энсхеде–Гронау, Базель–Мюлуз–Фрайбург[22]. Понятно, что Евросоюз также преследует экономические цели – создание общего рынка, однако, приграничной городской интеграции в этом процессе отводится малая роль. Приграничные европейские регионы экономически ориентированы на остальную Европу: они торгуют с нею и игнорируют своих соседей. Например, б***о***льшую долю в торговом обороте провинции Овэрэйссел (Нидерланды) занимает их национальная экономика. Торговля же нижней Саксонии, прилегающей к Овэрэйссел, с Нидерландами ог-

раничена 9% в экспорте и 8% в импорте. Не смотря на это, именно Евросоюз имеет самый обширный перечень кросс-граничных институтов, ориентированных на «создание» политических решений, а не на конституирование экономических обменов[23].

ЕС стремится распространять свое влияние и за пределы союза, в частности формируя трансграничные городские регионы с постсоветскими странами. Например, в проекте ТАСИС «Интеррег» участвовала республика Карелия[24]. В целом этот проект уже оценен как неуспешный и сейчас он функционирует только как «виртуальный». Основная причина неудачи – в попытке копирования, экспортирования трансграничных институтов на экономически неподготовленную «почву».

В сравнительном исследовании об эффективности кросс-граничных институтов Брунет-Джейли указывает, что при больших финансовых затратах «Интерег» ничего не дал и другому кросс-граничному региону внутри ЕС Энсхеде–Гронау, поскольку он преследовал не экономические, а политические цели.

Итак, кросс-граничные агломерации могут конституироваться различными моделями кросс-граничных институтов:

(1) формирование свободных экономических зон;

(2) площадка для политических процессов, переговоров, «проводник» для национальных политик государств;

(3) реализация промышленных, сельскохозяйственных, транспортных, логистических, рекреационно-туристических и других проектов;

(4) сотрудничество в культурной, образовательной сферах, сфере окружающей среды.

Конечно, мы далеки от предположения, что эти модели выстраивания кросс-граничных институтов в каком-то регионе встречается в чистом виде. Однако в каждом регионе можно выделить преобладающие институты и тем самым говорить о том, какая модель конституирует в нем кросс-граничную кооперацию.

Логично, и это подтверждается исследованиями, что наибольший экономический эффект для развития приграничных регионов достигается именно в случае реализации экономической институциональной модели.

Потенциальные точки роста кросс-граничных агломераций на Востоке РФ?

В силу того, что границы Российской Федерации долгое время выполняли преимущественно барьерную функцию, кросс-граничных городских агломераций, крупных, да и средних «городов-близнецов» по ее периметру практически нет. В основном на границах РФ существуют небольшие населенные пункты, в которых размещались пограничные заставы, во многих из них сразу с началом либерализации ВЭД были открыты контрольно-пропускные таможенные пункты.

Рассмотрим в качестве примера российско-китайскую границу. На всем ее протяжении наиболее активными пунктами пропуска являются:

— Забайкальск (Читинская область), через границу расположена его «пара» Манчжурия (Manzhouli, Внутренняя Монголия),
— Благовещенск (Амурская область), его пара – город Хэйхэ (Heihe, Хэйлунцзян)
— Пограничный (Приморский край), его пара – город Суйфэньхэ (Suifenghe, Хэйлунцзян).

Говорить о том, что данные пары населенных пунктов являются кроссграничными агломерациями в настоящее время более чем преждевременно. Вместе с тем, явно стремление *китайского* правительства к использованию приграничных преимуществ (в частности, эти населенные пункты, а также шесть других ратифицированы в Китае как приграничные торговые зоны).

Правительство Хэйхэ уже активно использует риторику – «города-близнецы» и «два государства – один город» – созвучную предмету нашего исследования: «Сейчас наши города имеют хорошую перспективу с точки зрения международного сотрудничества КНР и РФ, а также с точки зрения интеграции в Северо-Восточную Азию… В 2005г. мы предложили концепцию создания «одного города двух государств» и получили полное согласие и активный отклик Амурской области и Благовещенска. Уже сейчас это стало нашей совместной маркой межгосударственного сотрудничества[25]».

Объемы статьи не позволяют дать развернутую характеристику всех трех пар городов по приведенным выше критериям. Ограничимся краткой характеристикой социально-экономического развития.

Забайкальск – Манчжурия. Манчжурия – уездный город, крупнейший в настоящее время в Китае внутриконтинентальный КПП, через него проходит до 70% торгового оборота от общей суммы оборота по трем наиболее значимым переходам и около 55% пересечений границы[26].

История создания и развития обоих населенных пунктов связана со строительством КВЖД и выполнением барьерных/ контактных функций границей в 20 веке. Период предыдущего активного развития (между 1949 и серединой 60-х) Манчжурии связан с установлением экономических партнерских отношений между СССР и КНР, когда на этот КПП приходилась значительная доля товарооборота. Так, например, в 1959 году в КНР было вывезено 2,39 млн.тонн груза, а ввезено из КНР 1,31 млн.тонн[27] (что, кстати, в 5,7 раз меньше сегодняшнего товарооборота).

Новое развитие Манчжурии началось после открытия российско-китайской границы. В 1982 году в Манчжурии проживало 107,9 тыс.чел.[28], в 2006 – 161,3 тыс.чел.[29] (прирост составил 49,5%). Валовый региональный продукт вырос за 10 лет с 1996 по 2005 год в 6 раз – с 1 млрд.ю. до 6 млрд.ю.[30] По решению китайского правительства город должен стать «международным торговым центром», с 1998 по 2002 гг. объем инвестиций в развитие инфраструктуры превысил 25 млн.дол.[31] Российские граждане посещают торговую зону Манчжурии на безвизовой основе. Создана зона обрабатывающей промышленности для переработки экспортируемого из России сырья.

Поселок городского типа Забайкальск существенно меньше Манчжурии (на 2002 год его население составляло 10,2 тыс.чел.[32], что в 5,5 раз меньше населения соседнего города за тот же период). В последние годы экономический потенциал Забайкальска улучшался, однако значительно отставал от китайского города. Основные инвестиции были связаны с развитием инфраструктуры (железная и автомобильная дороги), а также со строительной отраслью и цветной металлургией. Направления инвестиций очевидным образом связаны с развитием торговли между РФ и КНР, впрочем имеет место и социальный эффект в виде активного жилищного строительства – по сравнению с другими городами и районами Забайкалья.

Переход ***Пограничный – Суйфэньхэ,*** имеющий выход к Японскому морю, является вторым по объему взаимных перевозок на российско-китайской границе (более 25% от объема перевезенных грузов в трех наиболее значимых переходах и столько же – от количества пересечений российско-китайской границы). История взаимной торговли в этих населенных пунктах также связана с функционированием КВЖД, но при этом она более продолжительна, ведется с конца 19-го века, не прекращалась даже в периоды усиления барьерных функций границы. Например, в 1910 году из-за проведения Россией политики ограничения ввоза иностранных товаров, китайские торговцы продолжили поставки на внелегальной, контрабандной основе – они назывались «носильщиками» и группами по десять человек пересекали реку, переходили горы и, попадая в Россию, сбывали товар (одежду, текстиль, алкоголь, фрукты, чай и т.п.) на российских рынках[33].

Современный рост уездного города Суйфэньхэ напрямую связан с приграничной торговлей. В 1982 году население Суйфэньхэ составляло 19,8 тыс.чел., в 2006 году оно достигло 62,2 тыс.чел., т.е. выросло более чем в 3 раза.

В развитие городской инфраструктуры вложено 1,1 млрд.юаней, существенная часть из этих денег направлена на совершенствование работы таможенного перехода и развитие условий для торговли. В 1996 ВРП Суйфэньхэ достиг 496 млн.ю., а в 2005 году составил 2,63 млрд.ю.[34]

Поселок городского типа Пограничный также как Забайкальск многократно уступает по темпам развития своему китайскому соседу. Согласно переписи населения в Пограничном в 2002 году проживало 12,2 тыс.чел., т.е. разрыв от соседнего города составлял 4,5 раза. Развитие поселка связано с обслуживанием границы – практически все инвестиции осуществлены в инфраструктурные проекты (автомобильная дорога). Специальных экспериментальных перерабатывающих зон, зон торговли в поселке не создавалось.

В 2006 году в районе Пограничного-Суйфэньхэ открылся первый двусторонний приграничный торгово-экономический комплекс, доступ в который осуществляется для граждан обоих государств на безвизовой основе. Расположен ПТЭК в 20 километрах от поселка Пограничный, но *фактически является продолжением города Суйфэньхэ*. Обе зоны соединены транспограничным переходом. Фактически это пример осуществления согласованной градостроительной политики на приграничных территориях, т.к. по сути

создается новый трансграничный город. В ПТЭК планируется построить (некоторые объекты уже построены) гостиницы, торгово-выставочные и офисные помещения, здания с медицинскими, финансовыми услугами, парковые зоны.

Благовещенск – Хэйхэ. Данный КПП имеет самые скромные показатели по количеству перевезенных грузов – около 1% от объема грузов, перевезенных между тремя наиболее значимыми переходами. При этом доля пересечений границы (18%) не столь значительно уступает переходу Пограничный-Суйфэньхэ и является значимой величиной даже в общероссийских показателях (около 15%). В отличие от двух других переходов, эти города разделены естественным водным барьером – рекой, поэтому отправка грузов через Забайкальск и Пограничный экономически более оправдана. Объяснение активного миграционного обмена состоит в том, что в контактной зоне Благовещенск-Хэйхэ активно развивается «народная приграничная торговля» (термин китайский), или «челночный бизнес» (российский эквивалент). Объем «народной торговли» в районе Благовещенска и Хэйхэ как минимум в три раза превышает объем официального торгового оборота между Амурской областью и провинцией Хэйлунцзян[35].

Административный статус Хэйхэ в настоящее время выше, чем статус Суйфэньхэ или Манчжурии: Хэйхэ является одним из 13 городов провинции Хэйлунцзян, которым подчиняются уездные города и деревни. Соответственно Хэйхэ включает город регионального значения (Айхуй – или собственно та территориальная единица, которая до 1993 года являлась городом Хэйхэ), два города уездного значения (Бейань и Удалянчи), а также три деревни. Свой статус Хэйхэ получил в 1993 году, после активного развития российско-китайского приграничной, в том числе бартерной торговли. На наш взгляд, получение более высокого статуса Хэйхэ также связано с ориентацией на соблюдение политического протокола китайским правительством, ведь среди всех населенных пунктов на российской границе только Благовещенск является не только городом, но и областным центром. При этом население Хэйхэ (Айхуй) практически равно населению Манчжурии: 66 тыс.чел. в 1982 году, 191,8 тыс. в 2002, 187,8 тыс. в 2006 г. Население Благовещенска традиционно выше населения Хэйхэ (что является «исключением»), но если население Хэйхэ выросло с 1982 до 2006 года в 2,82 р., то население Благовещенска практически не изменилось.

ВРП Хэйхэ составлял 1,8 млрд.ю. в 1996 и 2,5 млрд.ю. в 2005 году, т.е. прирост был существенно ниже, чем в Суйфэньхэ и Манчжурии. Вообще следует отметить, что изначально власти провинции Хэйлунцзян и в целом КНР возлагали именно на Хэйхэ самые большие надежды в плане развития российско-китайских торгово-экономических связей. Ху Яобан сравнивал даже потенциал Хэйхэ с Шэньчжэнем. Действительно, в отличие от малых населенных пунктов Забайкальск и Пограничный, а также не рассматриваемых здесь Полтавки, Покровки, Краскино и др. Благовещенск обладал значительными преимуществами и более выраженным экономическим потенциалом. Однако этот потенциал не был реализован. И остался выраженным в

многочисленных намерениях, протоколах и договоренностях. Одним из наиболее известных нереализованных китайско-российских проектов – проект строительства моста через реку Амур. Впрочем, одно строительство моста не могло оказать существенного влияния на развитие приграничного сотрудничества и явиться стимулом для развития экономики Амурской области.

Сегодня совершенно понятно, что китайские приграничные торговые зоны (зоны Хуши) которые созданы в Хэйхэ, Суйфэньхэ и Манчжурии не заработали в полном объеме[36]. Однако и эти «модельные города» дали существенные результаты (которые выражаются в значительном росте ВРП, населения и других показателей, в том числе не рассмотренных в этой статье) для экономик своих уездов и в целом для провинции Хэйлунцзян и Внутренней Монголии. Тогда как двадцатилетнее экономическое сотрудничество в малой степени сказалось на приграничных российских населенных пунктах. И далее эта ситуация может только усугубляться – ведь если проводить параллель с мексикано-американским приграничьем, то объективно выигрывает сильная – американская – сторона, а мексиканская «лишь подбрасывает дрова» в топку американской экономики приграничья.

Примечания

[1] Кругман П. Пространство: последний рубеж// Пространственная экономика, 2005. №3. С. 121-136.

[2] Подчеркивается, что в интенсивные внешнеэкономические связи обычно вовлечена вся государственная территория и приграничные районы превращаются в локомотивы экономического роста, центры инноваций. Формируются трансграничные пространственные системы – городские агломерации, кооперированные производства и т.п. См.: Колосов А. Теоретическая лимология: новые подходы// Международные процессы. 2003. № 3. http://www.intertrends.ru/three/004.htm

[3] Ehlers N., Buursink J., Boekema F. Introduction: Binational cities and their regions: From diverging cases to a common research agenda// GeoJournal. 2001. # 54, 1. P.1.

[4] Orfield M. Regional Coalition-Building and the Inner Suburbs // http://www.nhi.org/online/issues/97/orfield.html; Pezzoli K. Transborder City-Regions and the Quest for Integrated Regional Planning: Challenges posed by disarticulated infrastructures, fragmented ecologies of knowing, and uneven development. World Planning Schools Congress, Shanghai, China July 11-15, 2001; Report of Japan-EU Grassroots Exchange Project for Community & Local International Cooperation (JEGEP for CLIC). Japan Center for International Exchange. August, 2005

[5] Buursink J. The binational reality of border-crossing cities. GeoJournal; 2001; 54, 1

[6] Ehlers N.; Buursink J.; Boekema F. 2001. Introduction…; Houtum H. van & Ernste H. 2001. Re-imagining spaces of (in)difference: Contextualising and reflecting on the intertwining of cities across borders. GeoJournal; 54, 1

[7] Kearney M. and Knopp A., 1995. Border Guates. A History of US-Mexican Twin Cities. Eakin Press, Austin, Texas.

[8] Buursink J. 1996. Becoming twincitizens in Minneapolis and St.Paul. In: Davies R.J., Contemporary City Structure. Society of South African Geographers, Cape Town.

[9] Gildersleeve C.R. 1978. The International Border City: Urban Spatial Organization in a context of two cultures along the United States-Mexico Boundary. Diss, University of Nebraska

[10] Herzog L.A. 1990. Where North meets South. Cities, Space, and Politics on the US-Mexico Border. Center for Mexican American Studies, University of Texas at Austin.

[11] Kearney M. and Knopp A. Border Guates. A History of US-Mexican Twin Cities. Eakin Press, Austin, Texas. 1995.

[12] Brunet-Jailly, E. Economic Integration and the Governance of Cross-Border Regions: Forms and Functions of Cross-Border Urban Regions - North American Functional Regions, European Territorial Regions. Paper presented at the annual meeting of the American Political Science Association, Boston Marriott Copley Place, Sheraton Boston & Hynes Convention Center, Boston, Massachusetts, 2002-08-28

[13] Roll G., Maximova T.Eero Mikenberg. The External Relations of the Pskov Region of the Russian Federation

[14] M.Hartsough The twin Cities as Metropolitan Market, Studies in Social Scincec, Research Publications of the University of Minnesota, No. 18, 1925

[15] City And Region: A Geographical Interpretation By Robert E. Dickinson London : Routledge and Kegan Paul, 1998.

[16] Brunet-Jailly E. Economic Integration and the Governance of Cross-Border Regions: Forms and Functions of Cross-Border Urban Regions – North American Functional Regions, European Territorial Regions // Annual meeting of the American Political Science Association. Boston, Massachusetts. 2002

[17] Brunet-Jailly E. Globalization, Integration, and Cross-border relations in the metropolitan area of Detroit (USA) and Windsor (Canada)// International Journal of Economic Development 2000. Volume 2, III, pp. 379-401.

[18] Sparrow G. 2001. San Diego-Tijuana: Not quite a binational city or region//GeoJournal; 2001; 54, 1.

[19] Brunet-Jailly E. Economic Integration…

[20] Голунов С.В. Безопасность американо-мексиканской границы: опыт пограничной политики США // США - Канада: экономика, политика, культура . 2008. №4. С.32-47.

[21] Douglass M., Friedmann J, eds. Cities for Citizens: Planning and the Rise of Civil Society in a Global Age. New York: John Wiley and Sons. 1998.

[22] Buursink J. The binational reality of border-crossing cities. GeoJournal. 2001. #54, 1; Houtum H. van & Ernste H. Re-imagining spaces of (in)difference: Contextualising and reflecting on the intertwining of cities across borders. GeoJournal. 2001. #54, 1.

[23] Brunet-Jailly, E. Economic Integration and the Governance of Cross-Border Regions: Forms and Functions of Cross-Border Urban Regions - North American Functional Regions, European Territorial Regions// Annual meeting of the American Political Science Association, Boston, Massachusetts. 2002;

[24] Сайт Еврорегиона «Карелия». http://euregio.karelia.ru

[25]Ван Фэн. Активизация реализации концепции «Два государства – один город» способна усилить конкурентоспособность и взаимодополняемость Хэйхэ и Благовещенска // Российско-китайское приграничье в интеграционных процессах в СВА: проблемы и перспективы. Сборник статей/ Под общ. ред. Сорокина А.П., Рыжовой Н.П. Рос.акад.наук. Дальневост.отд-ние. Ин-т геологии и природопольз. Благовещенск, 2007. С. 113-119.

[26] По данным РАО ЖД http://doc.rzd.ru; Peoples' Republic of China, Ministry of Commerce, with reference to Xinhua Agency. http://english.mofcom.gov.cn/

[27] Zhang Ping-yu, Ma Yan-ji, Yu Zhen-han. Border port Manzhouli: urban function and space development// Chinese geographical science. Beijing: Science press Vol.12, Numb.4. P.316.

[28] China 1982 population census data assembly (Данные переписи населения 1982)// China Data Center at the University of Michigan. http://chinadatacenter.org/

[29] China County Statistics// China Data Center at the University of Michigan. http://chinadatacenter.org/

[30] Там же.

[31] Zhang Ping-yu, Ma Yan-ji, Yu Zhen-han. Border port…

[32] Согласно переписи населения РФ 2002 года. http://www.perepis2002.ru/

[33] Zeng Yangduo. First Opportunities for Construction of Sino-Russian Border Trade Zones Hushi in Heilongjiang Province. Heilongjiang Foreign Economic Relations and Trade, 2004 N1, P. 35-37.

[34] Quin Yude. Suifenghe – an important trade outlet to Russia// China's foreign trade, 1994. July. P.11.

[35] Подробные расчеты см. Симутина Н.Л., Рыжова Н.П. Симутина Н., Рыжова Н. Экономический и социологический аспекты российско-китайских отношений: подходы к исследованию трансграничной территории Благовещенск-Хэйхэ// Вестник ДВО РАН. Владивосток, 2007. №5. С.130-144

[36] Zeng Yangduo. First Opportunities…