

УДК 327

Расширенная Туманганская инициатива как модель межправительственного сотрудничества по принципу «естественной экономической территории»

Ян Линьлинь

Аспирант,
Дальневосточный федеральный университет,
690922, Российская Федерация, Владивосток, остров Русский;
e-mail: yanglinlin@mail.ru

Аннотация

В условиях глобализации, объединение стран для достижения общих целей стало распространенным явлением. Расширенная Туманганская инициатива также была создана с целью объединения стран для совместного развития региональной экономики и является моделью межправительственного сотрудничества, построенной по принципу «естественной экономической территории». В статье рассмотрена история создания Инициативы и основные направления сотрудничества стран-участников в её рамках. В заключительной части статьи автор выявил проблемы реализации Расширенной Туманганской инициативы на современном этапе и предложил возможные пути их решения.

Для цитирования и научных исследований

Ян Линьлинь. Расширенная Туманганская инициатива как модель межправительственного сотрудничества по принципу «естественной экономической территории» // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Том 8. № 3А. С. 163-172.

Ключевые слова

Расширенная Туманганская инициатива, межправительственное сотрудничество, естественная экономическая территория.

Введение

Современный мир состоит из национальных государств, которые стремятся интегрировать свою экономику со странами-соседями для достижения политической и макроэкономической стабильности, ускорения экономического роста, расширения торговых и инвестиционных связей и т.д. Одновременно современные процессы развития мирового хозяйства способствовали формированию новых субрегиональных группировок, в которые объединяются части территорий, граничащих друг с другом государств. К ним относят, например, экономические центры роста или естественные экономические территории. По определению американского ученого Р. Скалапино, обширное пространство, обладающее определённым культурно-историческим единством (общность политической и культурной истории, сходство культурных ландшафтов, экономическое взаимодействие), и в то же время концентрирующее максимально возможное число переходных зон (культурных, политических, социально-экономических) называется естественной экономической территорией [Scalapino, 1999, с. 21].

В качестве одного из примеров успешной региональной интеграции государств выступает Юго-Восточная Азия (ЮВА), где с начала 90-х гг. прошлого века эффективно реализуются программы субрегионального экономического сотрудничества, например, Треугольник развития Singapore-Johor-Batan Growth Индонезия-Малайзия-Сингапур, зона развития Большого Меконга, которая включала пять стран ЮВА и китайскую провинцию Юаннань и др. [Костюнина, 2006, с. 241-242].

Следуя их примеру, страны СВА, включая Китай, Россию, РК, КНДР и Монголию также решили объединить усилия с целью сотрудничества на региональном уровне в рамках Программы «Туманган», осуществляемой под эгидой Программы развития ООН (ПРООН). Регион реки Туманган обладает огромным потенциалом для развития. Прежде всего, он богат природными ресурсами, включая газ, нефть и полезные ископаемые. Кроме этого, здесь имеются квалифицированные и недорогие трудовые ресурсы. Также регион расположен на пересечении важных торговых, транспортных и энергетических маршрутов, и имеет удобный доступ к рынкам в СВА с миллионами потребителей. В то же время этот потенциал может быть использован только при налаживании динамичного сотрудничества между странами-соседями в регионе.

Несмотря на видимые преимущества интеграции стран, существуют и проблемные вопросы. Так, уже упоминавшийся Р. Скалапино ещё в 90-е годы прошлого века отмечал, что, с учетом экономических интересов и потенциала Китая в этом регионе, Пекин играет доминирующую роль в Туманганском проекте, что является вполне обоснованным тезисом. Одновременно он считал, что «Китай является главным источником транснациональных угроз безопасности», и поэтому его активное участие в Программе «Туманган» (далее ПТ), представляет собой угрозу безопасности для остальных стран-участниц [Scalapino, 1999, с. 22]. Но так ли это на самом деле? В случае реализации ПТ могла бы стать ключом к эффективному развитию СВА, однако на протяжении более двадцати лет с момента создания прорывных шагов на пути к достижению её целей сделано не было. В связи с этим в данной статье будет проанализирована деятельность ПТ, что позволит выявить проблемы и причины её неэффективной реализации.

История начальных этапов Туманганского Проекта

Программа Туманган является единственным примером межправительственного сотрудничества, осуществляемого с помощью Программы Развития ООН (ПРООН) в регионе СВА. По замыслу этот проект должен превратить район реки Туманган в транспортный и торговый центр СВА. Основная цель проекта заключается в том, чтобы сделать район свободной экономической зоной для развития торговли и привлечения инвестиций.

Река Туманган протягивается от Японского моря на несколько сотен километров в Маньчжурию и проходит по территории Китая, РФ и КНДР. Впервые о совместном развитии региона реки Туманган речь была поднята на международной научной конференции, состоявшейся в июне 1990 г. в китайском городе Чанчунь (провинция Цзилинь). Китайской стороной было инициировано совместное создание «золотого треугольника» для повышения активности экономики и торговли, в состав участников которого вошли КНР, РФ и КНДР. В июле 1991 г. на конференции в Монголии ей было предложено стать участником Программы «Туманган». В октябре 1991 г. к КНР, РК, КНДР и Монголии в ходе проведения конференции ПРООН в Пхеньяне присоединилась и Россия. В рамках этой конференции был принят «План развития Программы» [Севастьянов, 2008, с. 150].

Согласно плану, обязательства по поиску средств на начало реализации проекта легли на ПРООН. Она выделила 3,5 млн долл. на техническую помощь в рамках ее первого этапа и получила полномочия на участие в разработке плана совместного развития Тумангана, проведение технико-экономического обоснования проектов и др.

В конце 1995 г. в рамках Шестого совещания Комитета по управлению программой, которое прошло в Нью-Йорке, состоялось подписание правительственных соглашений [Greater Tumen Initiative, www...], которые определили территорию реализации Программы (рисунок 1).



Источник: [Regional Transport Strategy and Action Plan, www...]

Рисунок 1 – Территория реализации Программы «Туманган»

Она включила в себя СЭЗ «Раджин-Сонбон» (КНДР), Яньбянь-Корейский автономный округ, в том числе «Яньцзи» и «Хуньчунь (КНР), Владивосток и СЭЗ «Находка».

На втором этапе развития Программы, основное внимание было сосредоточено на развитии национальных СЭЗ, а не международной СЭЗ дельты реки Туманган. Далее цели государств, принимающих участие в инициативе, разделились. Для России приоритетом стало развитие проектов, которые бы предоставляли транзит иностранных грузов через дальневосточные морские порты и в соответствии с этим - модернизация портовой инфраструктуры. Китай определил для себя обеспечение более короткого пути транспортировки грузов из Северо-Восточных провинций. Для этого Китаем была возведена железнодорожная и автомагистральная инфраструктура: железнодорожная ветка до границы с Россией и автомагистраль до границы с КНДР. Для КНДР приоритетом стало развитие СЭЗ «Раджин-Сонбон». Разность приоритетов обусловила снижение интереса к ПТ со стороны России, КНДР и Китая.

Для того, чтобы повысить интерес к ПТ ПРООН была предпринята попытка создания координационных групп во главе с национальными координаторами с целью обеспечения взаимодействия между правительствами, местными администрациями и Секретариатом, который был сформирован в Пекине в 1994 г.

В целом на втором этапе было привлечено много иностранных инвестиций в этот регион, так в 1998 г. объем привлеченных инвестиций увеличился на 217,7% [Davies, 2000, с. 58]. Однако в целом, финансирование проектов развития инфраструктуры в районе Туманган крупными банками было ограниченным. Среди причин этого эксперты отметили также то, что предлагаемые проекты не являлись национальными приоритетами для государств региона [У Кэлян, 2018, с. 251]. Недостаток у участников политической воли, институциональных знаний, малоэффективная деятельность национальных команд – все это препятствовало успешному развитию ПТ.

По итогам второго этапа ПТ страны-участницы приняли решение о её реформировании. Новую программу разработал Туманганский секретариат, определивший такие основные задачи развития, как: укрепление институциональной структуры ПТ; выполнение задач по экономическому развитию региона с акцентом на торговле и инвестициях, транспорте и коммуникациях, энергетике, туризме и охране окружающей среды.

Структура и задачи Расширенной Туманганской Инициативы

ПТ была переименована в Расширенную Туманганскую Инициативу (РТИ) на восьмом заседании Консультативной комиссии на основе Чанчуньского соглашения 2005 г. РТИ представляет собой межправительственный механизм сотрудничества между четырьмя странами (Китаем, Монголией, РК и РФ) на значительно расширившейся территории СВА. КНДР являлась членом РТИ до 2009 года, но вышла из состава членов в ответ на осуждение Советом Безопасности ООН проведённого ею ядерного испытания [Ефимова, 2017, www...].

Правительства стран-членов РТИ взяли обязательства укреплять экономическое сотрудничество и содействовать устойчивому развитию и достижению роста и развития в СВА, и особенно в Большом Туманганском регионе, который, в соответствии с Чанчуньским соглашением 2005 г., охватывает три северо-восточных провинции (Цзилинь, Хэйлунцзян и Ляонин) и Внутреннюю Монголию Китая; восточные провинции Монголии; восточные портовые города РК и Приморский край РФ.

Таблица 1 – Данные по региону и участникам РТИ - в таблице (по состоянию на 2018 г.)

Район		Население, тыс. чел.	Площадь (в кв. км)	Главные города	Основные отрасли промышленности
Китай	Провинция Хэйлуцзян	36168	454000	Харбин и Хэйхэ	Энергетика, пищевая промышленность, оборудование, лесная промышленность, нефтегазовая, фармацевтика
	Внутренняя Монголия	23843	1183000	Хуххот	Сельское хозяйство, химическая, энергетическая, металлургическая, текстильная и фармацевтическая промышленность
	Провинция Цзилинь	27085	187400	Чанчунь, Яньцзи и Хуньчунь	Автомобильная, энергетическая, металлургическая, нефтехимическая, текстильная промышленность, туризм
	Провинция Ляонин	42170	2178	Шэньян, Далянь, Дандун	Электроника, машинная, металлургическая, нефтехимическая промышленность
Монголия	Восточная Монголия	223	287600	Чойбал-сан, Баяндун, Баян-тумень	Сельское хозяйство, горнодобывающая промышленность, туризм
Республика Корея	Восточные порты	5300	3055	Пусан, Сокчо, Улсан	Автомобильная, информационная, логистическая промышленность, оборудование, туризм и развлечения
Российская Федерация	Приморский край	2069	165900	Владивосток	Энергетика, пищевая, рыболовная, угольная, лесная, добывающая промышленность, туризм

Источник: [Trans-GTR Transport Corridors, www...]

К основным целям РТИ, которые утверждены Стратегическим планом действий на 2017-2020 гг., относятся:

- содействие развитию транспортной инфраструктуры;
- повышение эффективности процедур пересечения таможенной границы;
- содействие сотрудничеству в сфере сельского хозяйства;
- создание благоприятного инвестиционного климата;
- содействие развитию туризма в Северо-Восточной Азии;
- создание эффективного институционального механизма энергетического сотрудничества;
- содействие сотрудничеству научно-исследовательских институтов;

– укрепление партнерства с Японией и КНДР с целью общего процветания Северо-Восточной Азии;

– укрепление партнерских отношений с другими международными организациями. [Strategic Action Plan For [2017-2020]]

Главным органом РТИ является Консультативная комиссия. Страны-участницы представлены заместителями министров профильных министерств. Национальными координаторами РТИ (National Coordinators) являются представители профильных министерств (Минэкономразвития России, Министерство коммерции КНР, Министерство стратегии и финансов Республики Корея, Министерство финансов Монголии). Национальные координаторы координируют работу РТИ между заседаниями Консультативной Комиссии. Роль Комиссии заключается в том, чтобы содействовать поддержке регионального сотрудничества и развития и содействовать взаимопониманию. Комиссия проводится ежегодно в стране, являющейся председателем РТИ, для обсуждения ключевых вопросов политики и проектов сотрудничества между членами РТИ.

В целом административная структура РТИ выглядит следующим образом (рисунок 2).

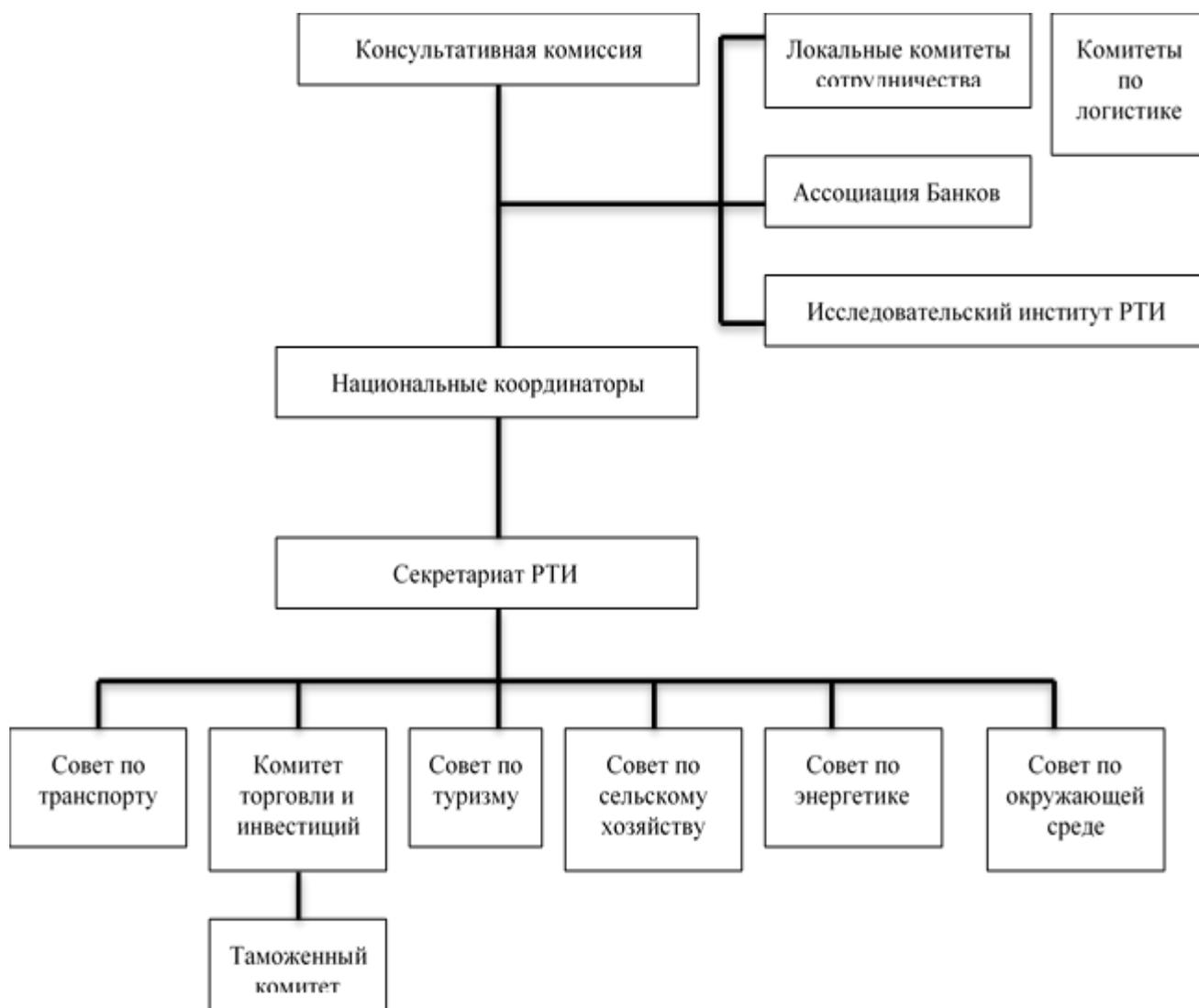


Рисунок 2 – Административная структура РТИ

Основные направления сотрудничества в формате РТИ

Расширенная Туманганская инициатива фокусируется на развитии сотрудничества в приоритетных областях транспорта, торговли и инвестиций, туризма, сельского хозяйства и энергетики, а также экологии. Для расширения сотрудничества в области улучшения перевозок создан Транспортный совет РТИ (учрежден на 10-м заседании Консультативной комиссии, 2009 г.). Транспортный совет начал работу с принятия Программы сотрудничества в области транспорта РТИ на 2012-2013 гг. и запустил исследование для определения необходимых шагов для развития транспортных коридоров в РТИ [Gautrin, 2014]. Страны-члены Инициативы подтвердили региональную транспортную сеть в качестве основного приоритета сотрудничества, направленного на развитие и строительство ключевых региональных транспортных коридоров, соединяющих основные порты, железные дороги и автомобильные дороги в регионе Тумангана, с целью снижения транспортных расходов на перемещение товаров и людей.

В Улан-Баторской декларации от 2018 г. страны РТИ подтвердили важность улучшенного управления транспортными коридорами в СВА и призвали рассмотреть вопрос о проведении нового исследования транспортной стратегии [Ulaanbaatar Declaration, www...].

Страны-члены РТИ признают важность создания благоприятных условий для торговли и инвестиций в регионе. Московской декларацией 2017 г. была подтверждена важность устранения трансграничных барьеров и улучшения условий торговли и инвестиций в СВА [Moscow Declaration, www...]. На современном этапе РТИ нацелена на создание благоприятных условий для привлечения инвестиций в регион и укрепления диалога между частным и государственным секторами.

РТИ предлагает расширенное сотрудничество и в туристической сфере, что отражено в Улан-Баторской Декларации 2018 [Ulaanbaatar Declaration, www...]. Страны-члены устремлены к гармонизации политики в туристической сфере, упрощению пограничных формальностей и внедрению туристических продуктов для многих стран. Совет по туризму Расширенной Туманганской инициативы объединяет государственные и частные заинтересованные стороны, а также экспертов, чтобы помочь определить приоритеты по развитию регионального туризма.

В целом, РТИ призвана создать условия, способствующие увеличению числа туристов из других стран, прибывающих в регион Тумангана. С этой целью действия стран-участников должны быть направлены на увеличение трансграничных туристических потоков, совершенствование туристической инфраструктуры, содействие упрощению пограничного режима въезда туристов, упрощение процедуры получения визы.

Доступность и безопасность источников энергии играет важную роль в развитии СВА, и в этой связи был создан Энергетический совет РТИ для решения региональных энергетических вопросов с учетом опыта и ресурсов частного сектора.

Экономическое развитие в регионе СВА в течении многих лет происходило в ущерб окружающей среде. Экологический совет РТИ стремится объединить заинтересованные стороны, в том числе частный сектор, местные органы власти и международные организации, для создания лучших практик обеспечения как экологической, так и экономической жизнеспособности региона.

Кроме того, в РТИ создан Сельскохозяйственный комитет для поддержки сотрудничества в области сельского хозяйства, развития сельских районов и продовольственной безопасности СВА с целью наиболее полной реализации сельскохозяйственного потенциала региона.

Заключение

За прошедшие 14 лет страны РТИ существенно нарастили потенциал межправительственного сотрудничества по содействию торговле, туризму, транспорту в регионе. При этом они настроены на преобразование РТИ в независимую межправительственную организацию.

В то же время, несмотря на большое число проектов, реализуемых в рамках РТИ, существует ряд проблем, препятствующих эффективному развитию этого межправительственного механизма взаимодействия. Во-первых, это проблема неполного членства, поскольку в состав РТИ не входят Япония и КНДР. Япония играла основную роль в разработке данной концепции, реализация которой способна принести Токио такие экономические выгоды, как диверсификация источников поступления электроэнергии, снижение международных транспортных издержек и др. Но в Японии не выработана единая позиция относительно приоритетов сотрудничества с СВА. С одной стороны, РТИ пропагандируется научными и политическими кругами японо-морских префектур, а с другой – в Токио не готовы признать её в качестве общенациональной инициативы.

Во-вторых, низкий приоритет этого механизма взаимодействия для правительств стран-участников, что обуславливает низкую эффективность РТИ и неспособность участников превратить её в межправительственную организацию.

В-третьих, слабые усилия по согласованию приоритетов стран-участниц в реализации проектов, например, в области транспорта. Для России приоритетом стало развитие проектов, которые бы предоставляли транзит иностранных грузов через морские порты Приморского края. Китай определил для себя обеспечение более короткого пути транспортировки грузов из северо-восточных провинций, для чего создал железнодорожную и автомагистральную инфраструктуру: железнодорожную ветку до границы с Россией и автомагистраль до границы с КНДР. То есть, при схожести региональных проектов, согласия по их совместной реализации пока не достигнуто.

В-четвертых, существует ряд экологических проблем, связанных с развитием региона. Большая часть территории - это хрупкие водно-болотные угодья, а некоторые из охватываемых РТИ районов включают уникальные экосистемы, и в настоящее время охраняются как природные заповедники, особенно в Хасанском районе Приморского края РФ.

Таким образом, активная деятельность РТИ способствует формированию партнерских отношений между региональными правительствами и частным сектором стран-участниц в СВА. Эффективности РТИ будет способствовать решение проблем неполного членства, её низкой приоритетности для правительств стран-участников и недостаточного уровня защиты окружающей среды региона, что, в свою очередь, позволит обеспечить, как его экономическое процветание и устойчивое развитие, так и повышение вклада РТИ в эти процессы и политическую стабильность СВА.

Библиография

1. Agreement on the Establishment of the Consultative Commission for the Development of the Tumen River Economic Development Area and Northeast Asia 1995. URL: <http://www.tumenprogramme.org/?info-550-1.html>
2. Davies I. Regional Cooperation in Northeast Asia. Vancouver, 2000. 164 с.
3. Dent C. M. East Asian Integration Towards an East Asian Economic Community // Tokyo: Asian Development Bank Institute. PP. 11-12.

4. Gautrin J. F. Integrated Transport Infrastructure and Cross-Border Facilitation Study for the Trans-GTR Transport Corridors URL: http://www.tumenprogramme.org/UploadFiles/新建文件夹/5.%20GTI%20Corridors%20Study%20Regional%20Summary%20Report_2014_web.pdf.
5. Greater Tumen Initiative. URL: <http://www.tumenprogramme.org/?list-1528.html>.
6. Moscow Declaration : The 17th Meeting of the Greater Tumen Initiative Consultative Commission June 29, 2017 – URL: http://www.tumenprogramme.org/UploadFiles/新建文件夹/Moscow%20Declaration%20_20170628_Final.pdf
7. Peverelli P. J. The Tumen River Project – sensemaking in multiple context // Chinese Culture and Management. 2009. № 2 (4). PP. 323-336.
8. Regional Transport Strategy and Action Plan. URL: http://www.tumenprogramme.org/UploadFiles/新建文件夹/GTIregional_transport%20_strategy_andaction_plan.pdf
9. Scalapino R. Northeast Asia at a Historical Turning Point // Akaha T. Politics and Economics in Northeast Asia. – NY, 1999. P. 21-22.
10. Seoul Declaration : The 16th Meeting of the Greater Tumen Initiative Consultative Commission 28 April 2016 URL: <http://www.tumenprogramme.org/UploadFiles/新建文件夹/Seoul%20Declaration%2020160428%20-%20FINAL.pdf>
11. Strategic Action Plan For [2017-2020] : 17th GTI Consultative Commission Meeting. June 28-29 2017: Moscow, Russia. URL: [http://www.tumenprogramme.org/UploadFiles/新建文件夹%20\(3\)/GTI%20SAP%20\(2017-2020\)_20170628.pdf](http://www.tumenprogramme.org/UploadFiles/新建文件夹%20(3)/GTI%20SAP%20(2017-2020)_20170628.pdf).
12. Ulaanbaatar Declaration : The 18th Meeting of the Greater Tumen Initiative Consultative Commission June 22, 2018. URL: [http://www.tumenprogramme.org/UploadFiles/新建文件夹%20\(3\)/UB_Declaration_GTIS_Final.pdf](http://www.tumenprogramme.org/UploadFiles/新建文件夹%20(3)/UB_Declaration_GTIS_Final.pdf).
13. Vladivostok Declaration 2007 URL: <http://www.tumenprogramme.org/lzj/tmmsc/UploadFiles/2013-07/eastnet/2007%20Vladivostok%20Declaration.doc>
14. Ефимова Л.М. Юго-Восточная Азия – динамичный регион. 30 января, 2017. URL: <https://mgimo.ru/about/news/experts/yugo-vostochnaya-aziya-dinamichnyy-region/>.
15. Костюнин Г.М. Ассоциация стран Юго-восточной Азии (АСЕАН) // Международная экономическая интеграция. 2006. – 400 с.
16. Севастьянов С.В. Межправительственные организации Восточной Азии: эволюция, эффективность, перспективы развития и российского участия: монография. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2008. – 300 с.
17. У Кэлян. Выход Расширенной Туманганской инициативы на новый уровень // Линия фронта социологических наук. 2018. №4. С. 251-253.

Extended Greater Tumen Initiative as a model of intergovernmental cooperation on the principle of “natural economic territory”

Linlin Yang

Post-graduate student,
Far Eastern Federal University,
690922, Russian island, Vladivostok, Russian Federation;
e-mail: yanglinlin@mail.ru

Abstract

In the context of globalization, the unification of countries to achieve common goals has become quite common. The expanded Tumen initiative was also created to unite countries for the joint development of the regional economy. The extended Tumen Initiative is a model of intergovernmental cooperation built on the principle of “natural economic territory”. The article describes the history and prerequisites for the creation of the Initiative, describes the territory of economic cooperation, describes the main areas of cooperation between countries in various fields. At the end of the article, the author identified the problems of the implementation of the Enhanced Tumen Initiative at the present stage, and also identified the directions for their solution.

For citation

Yang Linlin (2019) Rasshirennaya Tumanganskaya initsiativa kak model' mezhpravitel'stvennogo sotrudnichestva po printsipu «estestvennoi ekonomicheskoi territorii». [Extended Greater Tumen Initiative as a model of intergovernmental cooperation on the principle of “natural economic territory”]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 8 (3A), pp. 163-172.

Keywords

Greater Tumen Initiative, international cooperation, natural economic territory.

References

1. Agreement on the Establishment of the Consultative Commission for the Development of the Tumen River Economic Development Area and Northeast Asia 1995. URL: <http://www.tumenprogramme.org/?info-550-1.html>
2. Davies I. Regional Cooperation in Northeast Asia. Vancouver, 2000. 164 c.
3. Dent C. M. East Asian Integration Towards an East Asian Economic Community // Tokyo: Asian Development Bank Institute. PP. 11-12.
4. Efimova L.M. Yugo-Vostochnaya Aziya – dinamichnyy region. 30 January 2017. URL: <https://mgimo.ru/about/news/experts/yugo-vostochnaya-aziya-dinamichnyy-region/>.
5. Gautrin J. F. Integrated Transport Infrastructure and Cross-Border Facilitation Study for the Trans-GTR Transport Corridors URL: http://www.tumenprogramme.org/UploadFiles/新建文件夹/5.%20GTI%20Corridors%20Study%20Regional%20Summary%20Report_2014_web.pdf.
6. Greater Tumen Initiative. URL: <http://www.tumenprogramme.org/?list-1528.html>.
7. Kostyunin G.M. Assotsiatsiya stran Yugo-vostochnoy Azii (ASEAN) // Mezhdunarodnaya ekonomicheskaya integratsiya. 2006. – 400 s.
8. Moscow Declaration: The 17th Meeting of the Greater Tumen Initiative Consultative Commission June 29, 2017 – URL: http://www.tumenprogramme.org/UploadFiles/新建文件夹/Moscow%20Declaration%20_20170628_Final.pdf
9. Peverelli P. J. The Tumen River Project – sensemaking in multiple context // Chinese Culture and Management. 2009. № 2 (4). PP. 323-336.
10. Regional Transport Strategy and Action Plan. URL: http://www.tumenprogramme.org/UploadFiles/新建文件夹/GTIREgional_transport%20_strategy_andaction_plan.pdf
11. Scalapino R. Northeast Asia at a Historical Turning Point // Akaha T. Politics and Economics in Northeast Asia. – NY, 1999. P. 21-22.
12. Seoul Declaration: The 16th Meeting of the Greater Tumen Initiative Consultative Commission 28 April 2016 URL: <http://www.tumenprogramme.org/UploadFiles/新建文件夹/Seoul%20Declaration%2020160428%20-%20FINAL.pdf>
13. Sevast'yanov S.V. Mezhpriatel'stvennyye organizatsii Vostochnoy Azii: evolyutsiya, effektivnost', perspektivy razvitiya i rossiyskogo uchastiya: monografiya. [Sevast'yanov S.V. Intergovernmental Organizations in East Asia: Evolution, Efficiency, Prospects for Development and Russian Participation: A Monograph]. - Vladivostok: VGUES Publishing House, 2008. - 300 p.
14. Strategic Action Plan For [2017-2020] : 17th GTI Consultative Commission Meeting. June 28-29 2017: Moscow, Russia. URL: [http://www.tumenprogramme.org/UploadFiles/新建文件夹%20\(3\)/GTI%20SAP%20\(2017-2020\)_20170628.pdf](http://www.tumenprogramme.org/UploadFiles/新建文件夹%20(3)/GTI%20SAP%20(2017-2020)_20170628.pdf).
15. U Kelyan. Vychod Rasshirennoy Tumanganskoy initsiativy na novyy uroven // Liniya fronta sotsiologicheskikh nauk. 2018. № 4. S. 251-253.
16. Ulaanbaatar Declaration: The 18th Meeting of the Greater Tumen Initiative Consultative Commission June 22, 2018. URL: [http://www.tumenprogramme.org/UploadFiles/新建文件夹%20\(3\)/UB_Declaration_GTIS_Final.pdf](http://www.tumenprogramme.org/UploadFiles/新建文件夹%20(3)/UB_Declaration_GTIS_Final.pdf).
17. Vladivostok Declaration 2007 URL: <http://www.tumenprogramme.org/lzj/tmmssc/UploadFiles/2013-07/eastnet/2007%20Vladivostok%20Declaration.doc>