
**РАЗВИТИЕ СТРАН И ТЕРРИТОРИЙ /
DEVELOPMENT OF COUNTRIES AND TERRITORIES**

**ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ РИСКИ РЕАЛИЗАЦИИ
ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ
ЕВРАЗИИ**

*Красноярова Бэлла Александровна¹,
Кротов Александр Викторович²*

В статье анализируются возможные проблемы и риски развития ультраконтинентальных территорий Центральной Евразии в контексте реализации китайских инициатив при строительстве транзитных трансконтинентальных коридоров. Рассматриваются геополитические и геоэкономические интересы потенциальных участников проекта Экономического пояса Шелкового пути. Показана роль центрально-азиатских пространств, не входящих в состав России, как важной составляющей реализации предполагаемых вариантов инновационно-промышленной модернизации отечественных приграничных регионов. Обосновывается перспективность создания своеобразного каркаса из 4-х транспортно-логистических центров, которые могут не только увязать все регионы рассматриваемой территории, но и придать дополнительный импульс хозяйству удаленных от морских пространств районов, повысить конкурентоспособность местных экономик. Авторы высказывают точку зрения, что с помощью такого каркаса можно нивелировать риски межэтнического, ресурсно-сырьевого, экологического, политического и культурного характера развития в условиях повышения экономической и финансовой активности ведущих мировых акторов, обеспеченных капиталом, технологическими и интеллектуальными возможностями.

***Ключевые слова:** Центральная Евразия, конкурентоспособность, Китай, риски, ультраконтинентальные территории, Россия.*

***JEL коды:** O11, O19, O38.*

Введение

Современные риски мирохозяйственной системы — демографические, экологические, энергетические, социально-экономические и этнокультурные — имеют глобальный

¹ *Красноярова Бэлла Александровна* — доктор географических наук, профессор, Институт водных и экологических проблем СО РАН, Россия, г. Барнаул, 656038, ул. Молодежная, 1; Алтайский государственный университет, Россия, г. Барнаул, 656038, пр. Ленина, д. 61.

² *Кротов Александр Викторович* — кандидат географических наук, доцент, Алтайский государственный университет, Россия, г. Барнаул, 656038, пр. Ленина, д. 61.

характер, но существенно различаются пространственно-временными особенностями своего проявления.

Для ультраконтинентальных территорий Центральной Евразии специфика такого проявления определяется прежде всего геоэкономическим и геополитическим ростом Китая на протяжении последних десятилетий, а также продолжающимся влиянием ведущих западных стран, которые одновременно являются ориентиром потребительского стандарта и мерилom социально-экономического успеха для населения развивающихся стран. Темпы этого роста меняются, но направление остается неизменным, что существенно усиливает риски функционирования национальных экономик стран этого региона, сохранения национальной культуры и самостоятельных траекторий их развития и выбора стратегии.

Вынужденные идти по пути догоняющего развития, отстающие экономики, как правило, жертвуют отдельными важнейшими для функционирования их национальных сообществ свойствами и качествами жизни.

Объект исследования

Центральный Евразийский регион включает страны, которые ранее в рамках СССР именовались Средней Азией (Гвоздецкий, Михайлов, 1978, с. 512), Монголию и Казахстан, а также часть северо-западных территорий Китая (СУАР) и юг Сибири — регионы, расположенные на территории Алтае-Саянской горной области (Центральная Азия, 2020), что обосновано не только природно-территориальной общностью, но и сходством культурно-исторического и геополитического характера развития. Кроме того, все рассматриваемые территории отдалены как от морских портов, так и от важнейших мировых центров принятия экономических и политических решений; являются ультраконтинентальными и имеют, соответственно, относительно низкую, за исключением сырьевых отраслей, конкурентоспособность.

Методология и методы исследования

Исследование проведено в рамках системно-диалектического подхода к изучению процессов развития любой из рассматриваемых национальных и территориальных систем. Реализация данного подхода позволяет выявить проявление различных факторов глобального и макрорегионального масштаба в исследуемых пространствах. Использование статистических данных и применение математико-статистического аппарата позволили подтвердить центральное ультраконтинентальное положение (Безруков, 2008, с. 369.) данного региона со всеми вытекающими из этого положения проблемами социально-экономического характера, сложностями и возможностями, которые дает совокупность ресурсного, культурно-исторического и человеческого потенциала, этого важнейшего, но пока слабо объединенного значимыми союзами и соглашениями пространственно-срединного объекта.

Результаты исследования

В данном пространстве Евразии пересекаются геополитические и геоэкономические интересы ведущих мировых акторов — США, Китая, России, ЕС, также увеличивается

влияние Турции, и, по всей видимости, в дальнейшем — освобожденного от санкций Ирана. Эти страны (за исключением США, ЕС) имеют общие границы с центрально-евроазиатскими странами и в настоящее время рассматривают возможности осуществления совместных трансграничных проектов. В случае их эффективной реализации каждое из отмеченных государств рассчитывает на существенные дивиденды как в экономическом, так и геополитическом формате. Но следует учитывать, что рассматриваемая территория обладает высоким потенциалом не только возможностей развития, но и возникновения конфликтов этнического, ресурсно-сырьевого, политического и культурного характера. Часть из них уже имеют место, многие другие носят латентный характер и сдерживаются пока международными организациями и более сильными державами.

Большинство центрально-евроазиатских государств сейчас стоят перед выбором собственного пути развития. Один из вариантов такого пути предложил и активно продвигает, начиная с 2013 г., Председатель Китая Си Цзиньпин. Эта китайская инициатива получила название «Одна дорога — один путь». Она состоит из 2-х мега-проектов: «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века». Инициатива, по замыслу Китая, затронет 65 стран — от Азии до Европы, — предусматривая осуществление стратегических изменений в регионах КНР и в соседних странах. В основе сухопутного проекта «Экономический пояс «Шелкового пути» (ЭПШП), а именно он напрямую затрагивает интересы стран Центральной Евразии, лежит совместное строительство нового Евразийского сухопутного моста и развитие экономических коридоров Китай — Монголия — Россия, Китай — Центральная Азия — Западная Азия и Китай — Индокитай. (Китай: «Один пояс и одна дорога», 2015). Главные цели проекта — создать «инфраструктурную, финансовую и телекоммуникационную взаимосвязанность» стран-участниц, а также — устранить торговые барьеры в их отношениях. Китай в данном случае продвигает идею координации национальных стратегий стран-участниц с тем, чтобы в дальнейшем «обеспечить взаимосвязанность энергетических структур регионов, создавать трансграничные линии электропередачи, модернизировать региональные электрические сети» (China Unveils, 2015). Для финансового обеспечения реализации данных мегапроектов был создан Китайский Азиатский Банк Инфраструктурных Инвестиций (АБИИ), к числу членов-основателей которого, наряду со странами — членами БРИКС — Бразилией, Индией и Россией, — присоединились Великобритания, Франция, Нидерланды, Германия, Швейцария, Италия, Дания и др. страны. АБИИ к началу заседания очередного раунда, так называемого «китайского Давоса» — Боаского азиатского форума, прошедшего 26–29 марта 2015 г., был официально утвержден 57 государствами (АБИИ: Китайский, 2015).

Этот проект экономически весьма привлекателен для инвесторов, что показал опыт создания АБИИ, но, как и любой подобный мегапроект, несет с собой множество рисков, необходимость учета которых в стратегических документах развития данных государств чрезвычайно важна. В то же время не следует забывать, что и другие инфраструктурные проекты трансконтинентального характера, проходящие через Центральный Евроазиатский регион, также не однозначны, если просчитать все издержки — от нарушения состояния окружающей среды, использования в действительности ограниченных местных капиталов и инвестиционных возможностей, до продолжающейся зависимости от более сильных соседей. Среди потенциальных рисков реализации масштабных проектов в данном регионе рассмотрим лишь некоторые.

Экономические риски. Территории, через которые пройдут трансконтинентальные пути, на данном этапе существенно отстают в своем социально-экономическом развитии не только от ведущих государств, но и от более удачно расположенных соседних стран и/или регионов, и они сразу открываются для международной конкуренции. ЭПШП способствует либерализации международной торговли и, соответственно, стимулированию прихода новых игроков на местные рынки. Тем более, что к китайскому транзитному коридору может присоединиться Индия, которая заинтересована в развитии своего «шелкового» пути «Север-Юг» (Индия, 2017). И победителем в данной ситуации может однозначно стать Китай, который четко проводит политику соблюдения собственных интересов, последовательно реализуя концепцию создания Восточно-среднеазиатской экономической зоны, идею строительства Евразийского материкового моста — связующего «два материковых моста» — железные дороги СУАР — Кашгар — Ош — Ферганская долина — Иран с Транссибом, и иные, более поздние проекты. Восточный гигант стремится стать одной из движущих сил глобальной инновационной экономики на развивающихся рынках этого региона по целому ассортиментному набору информационных технологий нового поколения: авиакосмическому, электро- и медицинскому оборудованию, связи (в том числе 5-го поколения), биомедицины и т. п. Проигравшими в данном случае могут стать местные сообщества, потому что создание современной инфраструктуры по доставке китайских товаров в страны Центральной Евразии и Европу приведет к ухудшению положения национальных производителей (Глинкина, 2014, с. 59), которые вряд ли смогут конкурировать с китайской продукцией. В особенности это касается высокотехнологичных отраслей. И в сложившейся ситуации, по мнению Ксавье Рише (2017), можно получить «одного победителя и многих проигравших».

Геополитические риски. Либерализация рынков способствует формированию открытого общества, к чему большинство стран центрально-евроазиатского региона, относящихся в основном к исламскому миру, еще не готово. Можно уже сегодня отметить несколько конфликтов на континенте, связанных с военно-политической нестабильностью в относительно близких странах и регионах — Афганистане, Мьянме, Пакистане, а также в Шри-Ланке, где новое руководство под воздействием Индии, увидевшей угрозу усиления китайского военного присутствия в зоне «индийского влияния», прервало работы китайских подрядчиков по строительству крупного морского порта (Sri Lanka, 2015). Кроме того, нельзя исключать и риски, обусловленные сохраняющейся в мире, и прежде всего в Азии, подозрительностью и недоверием к Китаю (Михеев, Луконин, 2015).

Один из самых густонаселенных районов Центральной Евразии — Ферганская долина. Территория ее неравномерно поделена между 3-мя государствами с исторически неустоявшимися границами и невысоким уровнем жизни населения. Здесь существует клубок тесно переплетенных проблем экологического, водно-ресурсного, этнического, политического, экономического характера, не говоря уже о существовании в данном пространстве религиозного экстремизма и интенсивного наркотрафика. Все это мало способствует развитию данных стран в рамках одной стратегии.

Экологические риски реализации проекта ЭПШП также в действительности серьезны, и связаны они не только со строительством и эксплуатацией транспортных магистралей, но и — в значительной мере — с последующей индустриализацией прилегающих территорий, их экологической колонизацией. Трудно допустить, что китайские инвесторы, экономика которых до сих пор находится в основном на этапе «коричневых» экологоемких технологий,

будут внедрять ресурсосберегающие и экологически безопасные технологии «зеленой и голубой (чистая вода)» экономики в транзитных государствах. Они ориентированы на получение быстрой отдачи от своих вложений, а не на создание высокотехнологичных и со временем конкурентных на мировом рынке рабочих мест. Все это будет нести дополнительные антропогенные нагрузки на и без того перенаселенные равнинные территории и стимулировать рост населения и производства в экологически значимых горных и предгорных экосистемах, способствуя их разрушению.

Особого внимания с позиций экологических рисков заслуживают горные территории вдоль южных границ Азиатской России, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Афганистана, которые в результате транспортно-инфраструктурного обустройства могут стать зоной совместного ускоренного освоения труднодоступных в настоящее время природных ресурсов — биологических, водных, минерально-сырьевых, рекреационных. При этом следует учитывать особый экосистемный статус горных территорий с возможностью развития эксклюзивных специализаций, в том числе связанных с развитием туризма. Не исключая положительные примеры горных районов Швейцарии, офшорных мини-государств Лихтенштейна, Андорры, Сан-Марино, следует учитывать, что в современных условиях Центральной Азии позитивные результаты могут быть достигнуты либо за счет крупных (с учетом местных возможностей населения и хозяйства) инвестиций мировых центров, либо за счет экологических издержек. Для Восточно-Казахстанской области, например, сравнительный экономический успех привел к мировому лидерству по особо опасным загрязнениям. Современные туристские специализации Алтая и Тувы поддерживаются инфраструктурными вложениями государства, без них здесь было бы возможно развитие лишь экстремальных и/или весьма дорогостоящих эксклюзивных видов туризма. Но если проанализировать налоговые платежи в местные бюджеты, то окажется, что сектор гостеприимства этих регионов в значительной мере работает в серой зоне, а дотационность региональных бюджетов, несмотря на готовую инфраструктуру, составляет рекордные для страны 75–80%. То есть реальная, а не дотируемая, относительная успешность горных ультраконтинентальных регионов возможна только при включении в их проекты внешних территорий, обладающих значительно более высоким потенциалом человеческого, производственного и технологического капитала.

Обсуждение результатов исследования. Выводы и предложения

Для Российской Федерации не входящие в ее состав центрально-евроазиатские пространства представляют большую ценность ввиду нескольких причин. Во-первых, Россия не смогла избавиться от экспортной зависимости своих сырьевых товаров. Во-вторых, эти регионы практически идентично обладают такими же ресурсами и конкурируют друг с другом и Россией, в том числе на международных рынках. При этом часто себестоимость их производства ниже российской. В-третьих, здесь пока еще есть рынок для отечественных технологичных товаров. В-четвертых, России просто необходимы в сегодняшних условиях как страны, максимально дружелюбно настроенные к нашему народу, языку и культуре, так и спокойное приграничье (Кротов, 2018). И эту ситуацию необходимо, как минимум, сохранять, а лучше — развивать путем восстановления и усиления социально-экономических и геополитических связей между странами рассматриваемого Центрального Евразийского региона. Таким стабилизирующим фактором, даже не смотря на

рассмотренные риски, может стать развитие отмеченных транзитных трансконтинентальных маршрутов, которые могут не только дать дополнительные инвестиции, а потом стабильный доход, но и в какой-то степени объединить и стабилизировать рассматриваемое пространство, получить синергетический эффект от комплексного и согласованного развития отдельных стран и регионов. Для получения такого эффекта требуется формирование общей социально-экономической стратегии их развития, разработанной с учетом местных особенностей неоднородных территорий. Уже на первоначальном этапе нужно выделить ядра, или территории опережающего развития, на которых будут сосредоточены будущие предприятия и возникнут новые центры, возможно, и на основе ранее функционирующих, которые получат дополнительный импульс своему развитию. Необходимо выявление приемлемой производственно-инвестиционной специализации такого уровня инновационности, чтобы в среднесрочной перспективе не возникло опасения чрезмерного отставания от ведущих регионов мира.

В долгосрочной перспективе, согласно нашим выводам, требуется создание каркаса мощных агломерационных экономик, плотно взаимосвязанных между собой. В данной ситуации нельзя допустить ни активного доминирования одного из партнеров, ни излишней конкуренции между центрально-евроазиатскими странами, иначе не будут реализованы максимальные выгоды от реальных и потенциальных преимуществ территорий. Данная стратегия, кроме институциональных норм сотрудничества, должна включать и ряд крупных инвестиционных проектов макрорегионального значения, например, создание приграничных промышленно-инновационных кластеров освоения и переработки полезных ископаемых, строительство гидротехнических сооружений энергетического и водохозяйственного назначения, создание хабов и иных инфраструктурных объектов. В числе последних можно назвать, например, формирование Ташкентско-Шимкентского хаба и строительство Рубцовско-Семейского трансграничного промышленного узла, уже сегодня имеющих определенные предпосылки создания.

На наш взгляд, в Центральной Евразии необходимы местные транснациональные компании, работающие в основном на рынках рассматриваемой территории и способные в результате суммирования совместных усилий создать новые центры дополнительной прибавочной стоимости с обязательным наличием штаб-квартир во внутренних городах рассматриваемой территории. В развитых странах, например, есть несколько примеров эффективного и, соответственно, очень конкурентоспособного в мировом пространстве функционирования срединных центров. В США есть 2 крупнейших авиаузла во внутренних регионах — в Чикаго и в Атланте; известна своим уровнем и качеством жизни, развитием технологий и образования одна из самых ультраконтинентальных крупных агломераций Северной Америки — Миннеаполис-Сент-Пол. Аналогично, один из важнейших хабов всей Европы — Франкфурт-на-Майне — располагается внутри. В нашем случае к названному Ташкентско-Шимкентскому авиаузлу необходимо сформировать еще, как минимум, 3 значимых мегапорта. Таким образом будет сформирован перспективный каркас логистически-инновационных агломераций, взаимно усиливающих друг друга, с дополняющими взаимосвязанными специализациями прилегающих территорий. Наиболее подходят для этой шивки внутреннего пространства российские Барнаул и Иркутск, а в Китае есть смысл создания нового центра в провинции Ганьсу, чтобы увязать южные окраины ультраконтинентального ядра с растущими экономиками Южной и Юго-Восточной Азии и прилегающими районами бурно развивающегося Китая. Культурно-

административные столицы рассматриваемой территории сохраняют свои функции, но будут не оттягивать на себя ограниченные местные людские и инвестиционные ресурсы, а работать на единый результат. Все 4 предлагаемых авиаузла одновременно должны стать важнейшими новыми промышленно-сервисными площадками Центральной Евразии.

В рамках данной статьи мы не будем останавливаться на конкретных проектах промышленно-инновационного развития Барнаульской и Иркутской агломераций, но отметим, что в первом случае необходима плотная увязка с Новосибирской и Новокузнецко-Прокопьевской урбанизированными зонами, а во втором возможно продвижение туризма в монгольском направлении. Тогда озеро Хубсугул может составить конкуренцию Байкалу, с одной стороны, а с другой — разгрузить его. Аналогично, мы не включили наши наработки по увязке Ташкентско-Шимкентского хаба с прилегающими территориями Ферганской долины и окружающих пространств данного трансграничного региона. На наш взгляд, смысл формирования данных узлов и центров и состоит в создании таких межгосударственных и межрегиональных объединений, которые, опираясь на собственные силы и интересы внешних игроков, создавали лучшие условия для развития местных сообществ.

Список литературы

1. АБИИ: Китайский удар по глобальному доминированию США: Сергей Кузнецов. [AIB: Chinese blow to US global dominance: Sergey Kuznetsov. (In Russian).] URL: <https://ftimes.ru/economy/3733-abii-kitajskij-udar-po-globalnomu-dominirovaniyu-ssha/20150605/>
2. Безруков Л. А. (2008) Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. Новосибирск: Гео. [Bezrukov L.A. (2008) Continental-oceanic dichotomy in international and regional development. Novosibirsk: Geo. (In Russian).]
3. Гвоздецкий Н. А., Михайлов Н. И. (1978) Физическая география СССР. Азиатская часть: Учебник для студентов геогр. фак. ун-тов. — 3 е изд. М.: «Мысль». [Gvozdetsky N.A., Mikhailov N.I. (1978) Physical geography of the USSR. Asian part: Textbook for geo students. Fak. Un-com. — 3rd ed. M.: «Thought». (In Russian).]
4. Глинкина С. П. (2014) Китайская стратегия освоения постсоветского пространства и судьба евразийского экономического союза // Россия в XXI веке: глобальные вызовы и перспективы развития: материалы III международного форума. М. [Glinkina S.P. (2014) Chinese strategy for post-Soviet space development and fate of Eurasian Economic Union. Russia in the XXI century: global challenges and prospects for development: Proceedings of III International Forum. 21–22 October. Moscow. (In Russian).]
5. Индия создает свой собственный Шелковый путь: Война и мир. 2017 [India creates its own silk road: War and peace. (In Russian).] URL: <http://www.warandpeace.ru/ru/news/view/20170106/122402/>
6. Китай: «Один пояс и одна дорога»: Сергей Кузнецов. [China: «One belt and one road» Sergey Kuznetsov (In Russian).]. URL: <https://ftimes.ru/economy/20150706/3741-kitaj-odin-royas-i-odna-doroga/>
7. Кротов А. В. (2018) Вызовы геополитического и геоэкономического характера центральноазиатским территориям в контексте их ультраконтинентального положения // Society and Security Insights. № 2. С.139–158. [Krotov A.V. (2018) Geopolitical and geo-economic challenges to the Central Asian territories in the context of their ultra-continental position. Society and Security Insights. No. 2. Pp. 139–158, (In Russian).]

8. Михеев В., Луконин С. (2015) Китай после БОАО-2015 // Мировая экономика и международные отношения. No 8. С. 61–70. [Mikheev V., Lukonin S. (2015) China after BOAO-2015 // World economy and international relations. No. 8. Pp. 61–70. (In Russian).]
9. Рише К. (2017) Один победитель и многие проигравшие // Гудок. 19 июля. Вып. № 120. [Richet X. (2017) One winner and many losers // Hoot. July 19. Issue № 120. (In Russian).]
10. Центральная Азия: Википедия. Свободная энциклопедия. [Central Asia: Wikipedia. Free encyclopedia (In Russian)]. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Центральная_Азия/20200901/
11. China Unveils Action Plan on Belt and Road Initiative. URL: http://news.xinhuanet.com/english/20152803/c_134105372.htm
12. Sri Lanka Tells China It Will Rethink Ties — and a Major Port Project. URL: <http://english.caixin.com/20151003/100789883.html>

Potential risks in the implementation of the transcontinental projects in Central Eurasia

Bella A. Krasnoyarova,

*Institute of water and environmental problems Siberian branch of the Russian Academy of Sciences, 1 Molodezhnaya street, Barnaul, 656038, Russia,
Altai State University, 61 Lenin Ave., Barnaul, 656038, Russia*

Alexander V. Krotov,

Altai State University, 61 Lenin Ave., Barnaul, 656038, Russia.

The article discusses the development problems and risks of the ultra-continental territories of Central Eurasia in the context of the emerging new opportunities in the construction of Chinese transit transcontinental corridors. The geopolitical and geo-economic interests of potential participants in the project of the Silk Road Economic Belt are considered. The role of the Central Asian that is not part of Russia as an important component of the proposed options for innovative border regions is shown. It justifies the prospect of creating a kind of framework of four transport and logistics centers that could both link all the regions of the territory in question and give an additional impetus to the economy of areas remote from sea spaces and increase the competitiveness of local economies. Thus, it is important to mitigate the risks of interethnic, resource-based, environmental, political and cultural development as a result of the arrival of leading world actors, provided with capital and intellectual capabilities along with the political will of planetary leaders.

Key words: *Central Eurasia, competitiveness, China, risks, ultra-continental territories, Russia.*

JEL codes: *O11, O19, O38.*