

Российско-евразийский транзит Экономической зоны Великого Шелкового пути*

Н.И. АТАНОВ, доктор экономических наук, Бурятский госуниверситет, Улан-Удэ. E-mail: ni.atanov@yandex.ru

Статья посвящена вопросам сопряжения и гармонизации проектов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Экономической зоны Великого Шелкового пути (ЭЗВШП). Дана экспертная характеристика программы создания экономического коридора «Китай – Монголия – Россия» для Великого Шелкового пути. Рассмотрена региональная проекция этого проекта на Байкальской природной территории России с позиций готовности региона к реализации программы.

Ключевые слова: глобализация, Евразийский экономический союз, всеобъемлющее Евразийское партнерство, интеграция, новая региональная нормальность, Северный экономический коридор Великого Шелкового пути, экономическая зона Великого Шелкового пути

Реальные шаги по сопряжению ЕАЭС и ЭЗВШП

Конкурентный потенциал Евразийского экономического союза (ЕАЭС) во многом зависит от стратегического видения цели на длительную перспективу и правильной ее декомпозиции по этапам реализации. Те же действия следует продумать относительно китайского проекта Экономической зоны Великого Шелкового пути (ЭЗВШП): что Россия хочет и может вписать в свой актив от участия в нем, какое содержание могут вложить регионы в данный проект?

Сравнение базисных характеристик ЕАЭС и Великого Шелкового пути позволило сделать следующие выводы.

По *научно-прикладному базису* ЕАЭС имеет под собой серьезную философско-методологическую основу – Евразийскую доктрину, зародившуюся в России в конце XIX в. и развитую

* Настоящая статья является продолжением статьи «О расстановке сил на Евразийском интеграционном пространстве» [1] (подготовлена в рамках НИР № 3790 базовой части государственного задания в сфере научной деятельности на 2016 г. «Оценка факторного, институционального и временного потенциалов постиндустриального общества в формировании и развитии экономики знаний на региональном уровне»).

Автор выражает глубокую благодарность коллегам – к. э. н. А. Е. Янранову и А. Ю. Лосевой за советы и помощь в подготовке статьи.

в трудах П. Н. Савицкого, Н. С. Трубецкого, Н. Н. Алексева, Л. П. Карсавина и др., тогда как Экономическая зона Великого Шелкового пути – чисто прагматический проект. Если Великий Шелковый путь имеет глубочайшую историческую основу, просуществовав почти две тысячи лет, то ЕАЭС в каком-то смысле – наследник Совета экономической взаимопомощи (СЭВ) с 25-летней историей во второй половине XX в.

По *основным предметам деятельности* специализация у обоих проектов схожа (взаимная торговля, инвестиционное сотрудничество, экономическая интеграция), но у ЕАЭС более высокий уровень экономических взаимодействий. По реализации *целевых функций* у ЕАЭС ориентация на многосторонние договоренности и единое экономическое пространство, у Шелкового пути – упор на двусторонние взаимодействия и зоны свободной торговли. В финансовой инфраструктуре и емкости рынка существенное превосходство – за Экономической зоной Великого Шелкового пути.

С определенной долей оптимизма можно заключить, что у ЕАЭС лучшие позиции в отношении долгосрочной перспективы, нежели у ЭЗВШП, подверженного влиянию глобальных конъюнктурных колебаний политического и экономического характера. Кроме того, евразийское философское учение основано на мультикультурной, хозяйственной и поликонфессиональной идентичности в отличие от ЭЗВШП, преследующей сугубо экономические интересы.

Для стран – участниц ЕАЭС этот интеграционный союз является единственным гарантом того, чтобы не оказаться в проекте Экономической зоны Великого Шелкового пути в роли «младших партнеров» по отношению к Китаю и иметь возможность коллективного отстаивания своих интересов через институты Таможенного союза и Единого экономического пространства.

Практика торгово-экономического сотрудничества постсоветских государств с Китаем показала, что последний не идет на многосторонние взаимодействия, а четко следует фарватером двусторонних отношений, предоставляя партнерам кредиты (в основном связанные), а первые, испытывающие хронический инвестиционный дефицит, также легко идут на предлагаемые Китаем условия [2. С. 6]. Фактически паритетные партнерские отношения отсутствуют. Более того, китайские бизнес-партнеры создают конкуренцию не только между странами-поставщиками

одноименной продукции, но и между компаниями одной страны, умело манипулируя ценами и кредитным «пряником». С этим уже столкнулись экспортеры лесосырьевых ресурсов, угля, металла, нефти и т. д.

Эту асимметрию можно преодолеть только в рамках ЕАЭС, сообщая встраиваясь в Экономическую зону Великого Шелкового пути и используя ее также для выхода на рынки третьих стран. В этом смысле стратегически значимо, на наш взгляд, вхождение в ЕАЭС Монголии, которая смогла бы защищать на китайском рынке свои экспортные позиции по концентратам черных, цветных и редкоземельных металлов, углю, урану, а также по таким важным товарам, как экологически чистые продукты животного происхождения и изделия легкой промышленности, сырьем для которых является пастбищный скот.

Вхождение Монголии в ЕАЭС открывает новые горизонты для кооперации с ней приграничных регионов Южной Сибири – Республики Бурятия, Забайкальского края, Иркутской области, республик Хакасия, Тыва, Алтай, Алтайского края, Кемеровской области [3. С. 116–117]. Заметим, что Байкальский регион не ограничивается только Республикой Бурятия, Забайкальским краем и Иркутской областью. Монголия также является его частью, так как входит в водосборную зону озера Байкал. Около половины водосбора реки Селенга, несущей свыше 60% водных ресурсов в озеро Байкал, формируется на территории Монголии. Следовательно, вовлечение этой страны в Евразийский экономический союз, помимо экономических интересов, имеет также и экологическую основу.

Для китайцев Экономическая зона Великого Шелкового пути – это инструмент для доступа к рынку сбыта огромной емкости на всем пространстве Евразии и ресурсам для развития национальной экономики; это механизм тиражирования логистических, технологических, правовых, институциональных норм и стандартов во всех экономических коридорах Великого Шелкового пути; это удобная форма миграционной диффузии и создания китайских диаспор на приоритетных для Китая территориях [4. С. 8].

Для России Экономическая зона Великого Шелкового пути (не вдаваясь в геополитическую сферу) – дополнительный источник инвестиций для подъема инфраструктуры, прежде всего дорожно-транспортной, логистической, торговой, информационно-коммуникационной и промышленной. Во-вторых, ЭЗВШП сама

послужит инфраструктурой для ЕАЭС, каналом межстрановых взаимодействий как внутри союза, так и в межрегиональных отношениях со странами Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока и Европы. В-третьих, открытость ЭЗВШП и ЕАЭС послужит движущей силой для создания всеобъемлющего Евразийского партнерства [5].

Для гармонизации проектов ЕАЭС и ЭЗВШП руководители России и Китая в Москве 8 мая 2015 г. подписали совместное заявление о старте переговоров по их сопряжению. Уже через год, 23 июня 2016 г., в Ташкенте главы России, Китая и Монголии утвердили совместную программу создания экономического коридора «Китай – Монголия – Россия» для Великого Шелкового пути. Программа рассчитана на пять лет с дальнейшей пролонгацией по согласованию сторон и декларирует развитие и расширение трехстороннего сотрудничества путем реализации совместных проектов по семи направлениям:

- содействие взаимосвязанному развитию транспортной инфраструктуры;
- развитие пунктов пропуска, совершенствование таможенного и карантинного контроля;
- укрепление сотрудничества в сфере промышленности и инвестиций;
- углубление торгово-экономического сотрудничества;
- расширение гуманитарных обменов и сотрудничества;
- укрепление сотрудничества в сфере охраны окружающей среды и экологии;
- продвижение регионального и приграничного сотрудничества [6].

Суммарно предусмотрено 32 проекта, с приоритетом развития транспортной инфраструктуры (13 из них). Заметим, что практически все они «перекочевали» из китайской стратегии «Восьми дорог», принятой в конце 2000-х годов и ориентированной на прокладку транспортных путей к месторождениям полезных ископаемых Монголии и приграничных регионов Сибири и Дальнего Востока России.

Осевыми являются два маршрута, входящие в сферу интересов Байкальского региона – автомобильный и железнодорожный в направлении Улан-Удэ – Улан-Батор – Пекин – Тяньцзинь, а также Чита – Маньчжурия – Харбин и создание телекоммуникационной инфраструктуры, площадок обеспечения безопас-

ности и управления технологическими процессами транзитных транспортных коридоров на этом маршруте. Предусмотрено также изучение перспектив строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Пекин через территорию Монголии.

Параллельно с развитием транспортно-коммуникационной инфраструктуры существенной модернизации подвергнутся сегодняшние «узкие места» в трансграничных взаимодействиях – пункты перехода государственных границ Монголии и России, а также пограничная, таможенная, инспекционная и карантинная инфраструктура.

Критически важным для Байкальского региона, особенно для Республики Бурятия и Забайкальского края, представляется раздел программы об изучении экономической целесообразности строительства нефте- и газопровода из Российской Федерации в Китай через территорию Монголии в случае формирования конкретных предложений. Такой случай назрел, поскольку необходимо повысить энергоэффективность экономики территорий бассейна озера Байкал, и с экономических, экологических и с социально-бытовых позиций это возможно только за счет газификации, причем из магистрального газопровода: все остальные варианты неконкурентоспособны по сравнению с традиционными видами энергоносителей (дрова, уголь, электричество, сжиженный газ) по ценовым ограничениям.

Геостратегическое значение прокладки нефте- и газопровода в Китай через территорию Монголии состоит в том, что этот проект станет достойной альтернативой строительству в Монголии ГЭС на р. Селенга. Последствия от ее создания для экосистемы бассейна озера Байкал количественно подсчитать пока невозможно, но очевидно, что нарушение водного баланса бассейна р. Селенга нанесет непоправимый ущерб всей экосистеме. Газификация промышленных коридоров и городов Монголии снимет проблему энергодефицита, в связи с чем отпадет необходимость строительства гидроэлектростанции.

Вызывает вопросы раздел «Сотрудничество в области энергетики», включающий только один пункт – «Изучение возможности участия китайских предприятий в модернизации электросетей Монголии и России», при этом об экспорте из России в Монголию и Китай электроэнергии, участии российских энергомашиностроителей в строительстве атомных электростанций в Китае

и т. д. не сказано ни слова. Важнейший энергетический «козырь» во внешнеэкономическом сотрудничестве России остался пока невостребованным.

Промышленное сотрудничество в Программе сведено к созданию образцово-показательных зон экономического сотрудничества и производственного кластера в треугольнике Китай – Монголия – Россия преимущественно с приграничными регионами провинции Хэйлуцзян и Автономным районом Внутренняя Монголия, надо полагать, по китайскому предложению.

Раздел «Научно-техническое и образовательное сотрудничество» сформулирован таким образом, что предоставляет каждой из сторон возможность творческого его наполнения. Гуманитарное сотрудничество ограничилось развитием туристических обменов, в том числе в треугольнике великих озер Байкал – Хубсугул – Хулунбуир и на «Великом чайном пути», а также организацией совместного кинопроизводства и коммерческого обмена фильмами.

Раздел «Сельское хозяйство» предусматривает взаимодействие ветеринарных и фитосанитарных служб трех стран, а «Медицина и здравоохранение» – только организацию совместных семинаров.

Новая нормальность для Байкальского региона

Мы убеждены в том, что для сибирских регионов в целом и Байкальского в частности, Северный экономический коридор Великого Шелкового пути может стать мощным внешним катализатором и движущей силой для создания современной транспортной, информационной, коммуникационной и социальной инфраструктуры. Это шанс для новой траектории развития, в том числе «умной» и «зеленой» экономики. Успех на этом пути зависит от решения великого множества внутренних проблем, главной из которых считаем демографическую [7. С. 6–7]. Мы солидарны с «отцом» сингапурского экономического чуда Ли Куан Ю, считающим, что «демография, а не демократия станет наиболее решающим фактором обеспечения безопасности и роста в XXI веке...». Ли Куан Ю полагал, что стратегические перспективы развития будут определяться качеством народонаселения, в том числе уровнем образования и культуры, способностью к владению иностранными языками и коммуникациями, что в совокупности облегчит восприятие и реализацию инновационных идей [8].

Потенциально возможны три варианта развития сотрудничества. Первый – с доминантой местных акторов (он вне нашего рассмотрения по причине его виртуальности). Второй – паритетный, на взаимовыгодных и взаимодополняемых условиях. Третий – под диктовку транзитеров в роли «младшего брата». Чтобы избежать этого, нужно собрать достаточное количество высококвалифицированных специалистов, способных работать на зарубежных рынках, знающих реалии внешнего мира, мировую экономику, международное право, владеющих как минимум английским и китайским языками. Обойтись только одними переводчиками не удастся. Требуются специалисты, которые умеют вести деловой разговор с партнерами в своей профессиональной области и верят в то, что модернизация возможна, потому что они своими глазами видели, как это делается на примерах Гонконга, Сингапура, Сан-Франциско, Токио, Шанхая и т. д. Поскольку подготовка таких специалистов занимает продолжительный период, решать эту проблему надо уже сейчас [9. С. 48].

К сожалению, у Байкальского региона в составе Республики Бурятия, Забайкальского края и Иркутской области исходные условия для вхождения в программу Северного экономического коридора Великого Шелкового пути ближе к нулевой отметке. Помимо разведанных запасов полезных ископаемых, древесины и нескольких высокотехнологичных товарных позиций региону предложить нечего. Причина – неразвитость внутреннего рынка с простейшей структурой товарооборота из-за ограниченных возможностей, прежде всего, демографических. «Челночная торговля» стремительно сокращается. Все это может привести к тому, что сибирские и дальневосточные регионы рискуют превратиться в товарную провинцию Китая [2. С. 7].

На наш взгляд, для восточных малозаселенных регионов с разреженным экономическим пространством действующая модель экономики и управления не способна привести дополнительные импульсы для развития. Необходима новая политика, назовем ее «новой региональной нормальностью», смысл которой в том, что надо решительно уйти от парадигмы постоянной работы над исправлением ошибок, недостатков, перелатыванием латанного, совершенствованием несовершенствуемого.

Нужно, по нашему мнению, опираться на местные достоинства и преимущества. Каковы они на сегодня? Байкальский регион пока еще сохраняет в первозданном виде те природные

ресурсы, без которых невозможно существование всего живого. Регион является мировым донором по кислороду и пресной воде. Это два геостратегических возобновляемых ресурса, которыми регион обязан по-хозяйски грамотно распорядиться, снабжая евразийский общий рынок питьевой водой родникового качества и принимая туристов из мегаполисов на рекреацию.

Для общественного признания Байкальского региона в таком статусе и получения соответствующей природной ренты необходимы кропотливая и продолжительная работа, квалифицированное управление. Эта работа включает расчетные обоснования, брендинг, политическую поддержку, обустройство территорий и благоустройство населенных пунктов, инфраструктуры и т. д.

Известно, что в XXI в. здоровье человека – самая важная из проблем. И в этом смысле вся территория Байкальского региона и Монголии, начиненная целебными минеральными источниками (около 300 – в Забайкальском крае, более 300 – в Республике Бурятия; около 200 – в Иркутской области, столько же в Монголии), помогающими излечиться от множества недугов, является мировой бальнеологической лечебницей, для которой требуются только инвестиции.

У отечественного и местного бизнеса интерес к лечебному туризму на сегодня не входит в категорию приоритетов по известным причинам: кризис плюс сверхнормативные сроки окупаемости проектов, а также невысокий финансовый потенциал у местного бизнеса.

Из иностранных инвесторов на бурятском рынке туристических услуг, добычи и розлива питьевой байкальской воды, строительства транспортно-логистических центров действуют китайские компании и одна южно-корейская (таблица).

Хотя суммарный объем инвестиций в 19880 млн руб. и впечатляет, но сами проекты вызывают ряд вопросов как с позиций экономики, так и с точки зрения национальной безопасности, исходя из уникальности священного озера, которое является участком мирового природного наследия, геостратегическим ресурсом России на бесконечную перспективу. Но это – отдельная тема для непубличного обсуждения.

Здравоохранение Республики Бурятия нацелено на развитие интегративной медицины, вбирающей в себя все лучшее из западной классической и восточной традиционной. Ведется подго-

товка врачей по данной специальности в Медицинском институте Бурятского государственного университета. Формируется биофармацевтический кластер. С середины 1980-х годов открыто и успешно действует лечебное учреждение «Центр восточной медицины», Тибетский лечебный центр, лечебную практику по тибетской методике ведут ламы-монахи традиционной буддийской Сангхи.

Иностранные инвесторы в проектах Бурятии (на 01.01.2017 г.)

Проект	Инвестор	Объем инвестиций, млн руб.
<i>Туризм</i>		
Строительство гостиничного комплекса в г. Улан-Удэ и туристического комплекса в г. Гремячинск Прибайкальского района на побережье оз. Байкал	ООО «ИСК Тянь-Чен», КНР	1000,0
Создание туристическо-рекреационного комплекса в Кабанском районе на побережье оз. Байкал	Компания «Тянь-Ю», КНР	500,0
Строительство Байкальского международного туристического и развлекательного центра на участке «Бычья Гора» ОЭЗ «Байкальская гавань»	Компания Nikolay Land Post Construction Co., Ltd, Шеньян, КНР	1000,0
<i>Добыча и розлив байкальской воды</i>		
Создание завода по розливу байкальской воды в п. Ключевка Кабанского района	Пекинская международная торговая компания «Колодец земли»	1650,0
Строительство завода по розливу байкальской воды в Северобайкальском районе	ООО «Байкал-Инвест» (Adding energy holdings Co., Ltd), Гонконг	2000,0
Добыча и розлив байкальской воды в местности Лударь Северо-Байкальского региона	ООО «Байкал-Кристалл», Россия и компания AsiaPass, Республика Корея	1500,0
<i>Транспортно-логистические проекты</i>		
Строительство международного логистического центра вблизи аэропорта «Байкал», г. Улан-Удэ	Компания Nikolay Land Port Construction Co., Ltd, КНР	8500,0
Строительство логистического центра и международного торгового центра в пригороде Улан-Удэ	Группа компаний «Чжун-Гун-Синь», КНР	2000,0
Строительство транспортно-логистического центра на приграничной территории (с Монголией) в г. Кяхта	ООО «Путь» (Компания Melody investment group Co., Ltd)	1730,0

Другим достоинством является наличие в регионе условий для развития «зеленой» экономики на возобновляемых ресурсах, прежде всего в сельском и лесном хозяйствах, в акваэкономике. Байкальский регион – это северно-восточная оконечность Внутренней Азии, Монгольского мира, Великой степи (по Л.Н. Гумилеву). Здесь сохранилась (хотя и в меньшей степени, чем в Монголии) номадная (кочевая) культура ведения животноводства – существенная часть этноэкономики бурятского народа. Это дает шанс монгольскому этносу (куда входят и буряты) занять

важный сегмент на евразийском общем рынке с экологически чистой продукцией животного происхождения. К тому же участие в совместном проекте Байкальского региона России, аймаков Монголии и китайского Автономного района Внутренняя Монголия обеспечит синергический эффект.

Перспективным направлением является экологический проект «зеленого» экспорта из Байкальского региона саженцев засухоустойчивых деревьев и кустарников, в том числе ягодных, в Китай, Монголию и страны Центральной Азии, где проблема борьбы с диффузией пустынь приобрела особую остроту. Решение этой проблемы – повестка дня и для ЕАЭС, и для проекта «Экономическая зона Великого Шелкового пути»².

Литература

1. Атанов Н. И. О расстановке сил на Евразийском интеграционном пространстве // ЭКО. – 2016. – № 11. – С. 110–120.
2. Атанов Н. И., Абаев Н. В., Мункуева И. С. Роль Байкальского субрегиона и Республики Бурятия в Евразийской цивилизационной и экономической интеграции // Вестник Бурятского государственного университета. Экономика и менеджмент. – 2015. – № 3. – С. 14–19.
3. Атанов Н. И., Янтранов А. Е. Потенциал «зеленого развития» Республики Бурятия // ЭКО. – 2015. – № 11 (497). – С. 111–119.
4. Севастьянов С. Интеграционные проекты Китая в АТР и в Евразии // Мировая экономика и международные отношения. – 2016. – Т. 60. – № 4. – С. 8.
5. Российская газета. Видеотрансляция: Выступление Владимира Путина на ПМЭФ-2016 [Эл. ресурс]. URL: <https://rg.ru/2016/06/17/reg-szfo/videotranslaciia-vystuplenie-vladimira-putina-na-pmef-2016.html>.
6. Программа создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия [Эл. ресурс]. URL: <http://minpromtorg.govrb.ru/rus-ch-mn.pdf>
7. Глазырина И. П., Фалейчик Л. М. Восточное приграничье России: проблемы сохранения человеческого капитала // ЭКО. – 2014. – № 11. – С. 5–19.
8. Graham A., Blackwill R. Lee Kuan Yew: the Grand Master's. Insights on China, the United States and the World. Interviews and Selection. – Cambridge Mass., 1MT Press, 2013, 186 с.
9. Гуриев С. Как вернуть таланты // Forbes. – 2011. – Окт.

² Подробно о потенциале «зеленого развития» Республики Бурятия см. [2].
Изложенные в статье позиции по зеленому развитию экономики Республики Бурятия могут быть распространены и на соседние Забайкальский край и Иркутскую область ввиду единства и однородности природной среды и климата.