



УДК 327.7

<https://doi.org/10.26516/2073-3380.2021.37.50>

Российский Дальний Восток и российские проекты и их интеграция с китайскими инициативами «Один пояс. Один путь» в контексте формирования Большой Евразии

Е. В. Гамерман

*Институт комплексного анализа региональных проблем ДВО РАН, г. Биробиджан,
Российская Федерация*

Аннотация. Осуществлен анализ вовлеченности и интеграции российского Дальнего Востока в реализацию мегапроектов в рамках сопряжения Евразийского экономического союза и китайских инициатив «Один пояс. Один путь». Рассмотрение обозначенной проблематики проведено в рамках современной теоретической концепции «Большой Евразии», которая разрабатывается в различных академических кругах России. Рассмотрена современная ситуация в сфере сопряжения российско-китайских проектов; проанализировано состояние вовлеченности в данные процессы российского Дальнего Востока; сделан прогноз и даны рекомендации по корректировке действий властей в самом отдаленном российском федеральном округе. Новизна исследования заключается в анализе проблем развития регионов Дальнего Востока в контексте продвижения сотрудничества двух стран, в рамках сопряжения китайской инициативы «Один пояс. Один путь» и российских интеграционных проектов. Рассмотрены как возможности, так и угрозы, выделены наиболее перспективные направления сотрудничества. Сделан вывод, что российско-китайское взаимодействие, рассматриваемое в данном ключе, нуждается в корректировке. Необходимо менять акценты в сторону реализации инфраструктурных проектов, развивать Полярный шелковый путь, что отвечает интересам как РФ и КНР, так и большинства государств Большой Евразии.

Ключевые слова: Россия, Большая Евразия, Китай, сопряжение, «Один пояс. Один путь».

Для цитирования: Гамерман Е. В. Российский Дальний Восток и российские проекты и их интеграция с китайскими инициативами «Один пояс. Один путь» в контексте формирования Большой Евразии // Известия Иркутского государственного университета. Серия Политология. Религиоведение. 2021. Т. 37. С. 50–57. <https://doi.org/10.26516/2073-3380.2021.37.50>

Термин «Большая Евразия», а в последующем и целая концепция, и внешнеполитическая платформа, имеет сравнительно непродолжительную историю. Впервые в научный оборот выражение было введено в 2013 г. сотрудником центра Европейских политических исследований в Брюсселе (CEPS) Майклом Эмерсоном, который в своем научном докладе *Towards a Greater Eurasia: Who, Why, What and Now?* обозначил включенность в геополитическое пространство всех европейских и азиатских стран и необходимость совместного решения вопросов безопасности, социально-экономического развития, культурных ценностей [5].

В 2015 г. ученые из Высшей школы экономики на основании теоретической конструкции стали далее развивать концепцию. Так, один из авторов, Сергей Караганов, определил «Большую Евразию» как континентальную систему отношений, основанную на доверии и стремлении к безопасности, движение к новой геостратегической общности – общему пространству развития, сотрудничества, мира и безопасности [3].

В том же 2015 г., в ходе визита Президента РФ В. В. Путина в Шанхай, лидеры России и Китая подписали документ о сопряжении двух, на первый взгляд, конкурирующих между собой инициатив – Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути¹. Все это могло бы показаться очередным популистским шагом. Однако уже летом того же года была создана двусторонняя рабочая группа, которая сформулировала приоритеты в рамках обозначенного взаимодействия. К наиболее важным проблемам были отнесены: формирование системы защиты взаимных инвестиций, механизма решения споров в этой сфере, поощрения капиталовложений [1].

В соответствии с классификацией ООН к Большой Евразии относятся 48 государств Европы, 50 азиатских и 7 североафриканских стран [6].

Евразийский экономический союз (ЕАЭС), созданный с целью экономической интеграции, был учрежден в 2014 г. Договором о Евразийском экономическом союзе, вступившим в силу 1 января 2015 г.² В настоящий момент в эту международную организацию входит 5 стран: Россия, Казахстан, Беларусь, Армения, Киргизия. Главная декларируемая задача – повышение конкурентоспособности национальных экономик и создание условий для стабильного развития. Однако заявленное формирование единого рынка в рамках организации реализовано еще не полностью [2]. И ощутимого экономического эффекта страны-участницы пока не почувствовали. Непонятны и дальнейшая судьба, перспективы развития интеграционного объединения.

Инициатива «Один пояс. Один путь», о начале реализации которой было объявлено председателем КНР Си Цзиньпином еще в 2013 г., на сегодняшний день охватывает более 120 государств и 29 международных организаций. И если на стартовом этапе движения могло показаться, что инициатива направлена сугубо на вовлечение стран Центральной Азии в китайские проекты, то сейчас можно с уверенностью говорить, что инициатива приобретает глобальные черты (участие принимают страны Европы, Азии и Африки) и претендует на то, чтобы стать самой масштабной экономической платформой в мировой истории [4, с. 27–36].

Инициатива «Один пояс. Один путь» состоит из целого ряда отдельных проектов с созданием экономических, транспортных, инфраструктурных коридоров. Даже при частичной реализации данного мегапроекта много-

¹ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 12.07.2021).

² Евразийский экономический союз // Федеральная служба государственной статистики : сайт. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/12880> (дата обращения: 12.07.2021).

кратно усилится экономическое взаимодействие между странами, их взаимозависимость [1, с. 109–110].

В рамках «Экономического пояса Шелкового пути» предполагается создание трех трансевразийских экономических коридоров: северного (через Россию), центрального (Центральная Азия – Персидский залив) и южного (Юго-Восточная Азия – Южная Азия) [3].

В данном контексте необходимо отдельно проанализировать возможности участия России в реализации инициативы. Россия и Китай имеют общую границу протяженностью более 4000 км, и, на первый взгляд, участие Москвы в этом проекте выглядит, бесспорно, необходимым. Однако, учитывая демографические, экономические, административные, инфраструктурные сложности в России, имеет ли это смысл для Китая? Или же Пекину проще ограничиться ресурсным взаимодействием, являющимся яркой приметой сегодняшней ситуации? И какие просматриваются перспективы для участия России в инициативе?

Перед чемпионатом мира по футболу в России в 2018 г. существовали планы строительства скоростной железной дороги Москва – Казань, которая должна была строиться китайской компанией и призвана была стать началом вовлечения России в северный коридор инициативы «Экономический пояс Шелкового пути». Увы, в силу отсутствия финансирования, бюрократических проволочек, реальных или мнимых опасений, связанных с вопросами национальной безопасности, проект так и не был реализован [2, с. 29–41].

Несмотря на это, Китай придает достаточно весомое значение вовлечению России в свои проекты. Хотя и имея в виду скорее политические цели, нежели экономические. Так, в 2015 г. Россия и Китай договорились о сотрудничестве по сопряжению Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути (в области строительства, энергетики, транспортной инфраструктуры, добычи ресурсов)³.

А в 2016 г. в рамках Шанхайской организации сотрудничества Китай, Россия и Монголия подписали программу создания экономического коридора между тремя странами. В ее рамках уже находится в завершающей стадии строительство мостов через реку Амур (автомобильного между городами Хэйхэ и Благовещенском и железнодорожного – между Тунцзяном и селом Нижнеленинское) [4, с. 27].

Строительство мостов вряд ли даст ощутимый экономический эффект и поднимет сотрудничество между странами на новый уровень – слишком незначительна численность населения российского Дальнего Востока и низка его покупательная способность; жесткие же административные барьеры и частое изменение «правил игры» сведут все плюсы мостовых переходов к нулю (или близким к нему значениям). Россия все менее интересна Китаю как торговый партнер. По-прежнему переправляются в Китай энергоресур-

³ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 12.07.2021).

сы, увеличился объем экспорта из России сельскохозяйственной продукции. Однако это связано скорее с китайско-американской торговой войной, чем с повышением уровня отношений между Россией и Китаем. Поэтому вышеупомянутые инфраструктурные объекты – это в большей степени способ продемонстрировать высокий уровень лояльности со стороны Пекина (тем более что строится все на китайские деньги). И является скорее политическим проектом, нежели экономическим [4, с. 27–36].

Помимо этого, в 2021 г. стартовало строительство первой в мире межгосударственной, трансграничной канатной дороги между городами Благовещенском и Хэйхэ⁴. Пассажиры будут переправлять с одного берега Амура на другой, из одного государства в другое, в кабинах, рассчитанных на 110 человек. Планируется перевозить до 2,5 млн человек в год. Срок окончания строительства – 2023 г. Общий бюджет проекта – около 10 млрд руб., срок окупаемости – около 15 лет. Следует отметить, что нет никаких достоверных расчетов, реальных численных показателей будущего пассажиропотока со стороны как одной страны, так и другой. Предполагается, что реализация проекта будет способствовать развитию двустороннего туризма, увеличению его масштабов. Однако беспристрастный анализ состояния туристической индустрии на российском Дальнем Востоке (даже более того, элементарной инфраструктуры туризма – высококлассных отелей, туристических маршрутов, развитых авто-, ж/д, авиапутей сообщения), всего вероятнее, сведет на нет радужные надежды и перспективы.

Сказанное выше не означает, что об участии России в инициативе «Один пояс. Один путь» можно забыть.

Одним из наиболее перспективных направлений российского участия в инициативе является так называемый Полярный шелковый путь. В 2018 г. Пекин заявил о намерении развивать это направление⁵.

Глобальное потепление и таяние льдов делает судоходство в Арктике вполне реальным. При этом расстояние в пути от Китая до Европы сокращается на 25 %, а издержки по перевозке товаров уменьшаются на 40 %.

Кроме того, Арктика является кладовой энергоресурсов. Здесь залегают до 30 % всего неразведанного природного газа и до 13 % неразведанной нефти в мире.

Все вышеперечисленное и, пожалуй, главное обстоятельство – начинающаяся глобальная борьба за Арктику и ее ресурсы предопределяют необходимость повышенного внимания со стороны России и Китая к развитию Полярного шелкового пути; крайне важно и жизненно необходимо инвестировать в развитие арктического судоходства, пополнение Северного флота, в разведку и разработку арктических газовых и нефтяных месторождений.

⁴ В Благовещенске начато строительство первой в мире трансграничной канатной дороги в Китай. URL: <https://ruposters.ru/news/09-04-2021/blagoveschenske-stroitelstvo-kanatnoi-kitai#:~:text=В%20Благовещенске%20начали%20строить%20канатную,на%20сайте%20правительства%20Амурской%20области> (дата обращения: 12.07.2021).

⁵ Китай официально заявил о намерении создать Полярный Шелковый путь в Арктике // Интерфакс : сайт. URL: <https://www.interfax.ru/russia/597217> (дата обращения: 12.07.2021).

Еще одним направлением (непосредственно связанным с вышеизложенным) должно стать развитие транспортной инфраструктуры в России – скоростных железных дорог Пекин – Москва, Харбин – Екатеринбург, сети транспортных артерий на российском Дальнем Востоке.

В опубликованной в июле 2019 г. новой военной доктрине Китая («Китайская национальная оборона в новую эпоху») впервые с 1980-х гг. международная обстановка оценивается как неспокойная. В документе отмечается особая важность военно-стратегического сотрудничества Китая с Россией. Оно оценивается как играющее важную роль в поддержании глобальной стратегической стабильности.

Российско-китайские отношения – это тот случай, когда именно высокоэшелонированные военно-политические отношения должны способствовать развитию и подъему на новый уровень экономических отношений, вовлечению России в китайские инициативы, реализации северного коридора проекта «Экономический пояс Шелкового пути» и Полярного шелкового пути.

В рамках работы исследовались возможности и перспективы участия России и российских интеграционных проектов в китайской инициативе «Один пояс. Один путь». В частности, был сделан акцент на сотрудничестве в сфере развития российской инфраструктуры (скоростные железные дороги) и на становлении Полярного шелкового пути как одного из наиболее перспективных и важных направлений как для России и Китая, так и для региональной и глобальной экономической безопасности в целом.

В ходе проведенного исследования были определены следующие тенденции.

1. Несмотря на отсутствие ярко выраженного двустороннего экономического сотрудничества между Китаем и Россией (которое, по сути, ограничивается торговлей энергоресурсами и повышением доли сельскохозяйственной продукции в двусторонней торговле в последнее время на фоне торговой войны США и Китая), необходимо наращивать взаимодействие между странами в рамках китайской инициативы «Один пояс. Один путь». Это отвечает интересам обеих стран.

2. Наиболее серьезные усилия важно приложить для формирования Полярного шелкового пути, развития российской инфраструктуры в рамках Северного морского пути.

3. Развитие Полярного шелкового пути и инфраструктурного взаимодействия двух стран очень важно в контексте региональной и глобальной экономической безопасности, так как позволит минимизировать целый ряд угроз (диверсифицировать морские перевозки, снизить издержки, повысить скорость перевозок, открыть новые месторождения углеводородов и минимизировать энергетические риски) в этой сфере.

Российское участие в китайских инициативах имеет прежде всего политическое значение и в то же время открывает определенные преимущества в экономической сфере. В первую очередь возможность за счет китайских капиталовложений решить собственные проблемы с инфраструктурной отсталостью российского Дальнего Востока и Арктики. Кроме того, взаимо-

действие двух стран ускорит и сделает более реальным закрепление в Арктическом регионе и получение конкурентных преимуществ в борьбе с другими арктическими государствами. Необходимо пользоваться данной уникальной ситуацией для решения собственных локальных задач.

Для России это крайне важно. Российский Дальний Восток, который уже много лет, и пока безуспешно, пытаются «перезапустить», вдохнуть в него новую жизнь, очень остро нуждается в многомиллиардных инвестициях, в развитии транспортной, социальной и иной инфраструктуры (которая очень сильно отстает даже от западных регионов России, не говоря про страны Северо-Восточной Азии). Для того чтобы российский Дальний Восток перестал быть периферией мировой политики и экономики и начал хоть немного реально интегрироваться в Северо-Восточную Азию, необходимо активное участие РФ в китайской инициативе (и не только в ней). Кроме того, развитие Полярного шелкового пути, в контексте собственных национальных интересов, даст России возможность повысить свое влияние в мировой политике и экономике. Безусловно, нельзя ограничиваться только сотрудничеством с Китаем, необходима многовекторность политики в этом регионе. Крайне важно развивать совместные проекты с Японией, отношения с которой начали налаживаться в период пребывания у власти в этой стране предыдущего Кабинета министров во главе с Синдзо Абэ, а также продолжить линию на развитие отношений с обоими корейскими государствами.

Для Китая это тоже огромные возможности и перспективы. Именно Полярный шелковый путь, а не сухопутный через страны Центральной Азии, даст Поднебесной возможность значительно удешевить и ускорить доставку грузов из своих портов в порты Европы. И это может иметь революционные последствия для всей мировой торговли и глобальной экономики. А развитие российской инфраструктуры на Дальнем Востоке и в России в целом даст Пекину больше возможностей для маневра, позволит легче и лучше развивать Полярный шелковый путь.

Для региональной и глобальной экономической безопасности это возможность минимизировать риски в энергетической сфере (арктический шельф как главная энергетическая кладовая планеты), развитие новых торговых путей, идущих по Северо-Восточной Азии, даст мощнейший импульс для развития различных смежных областей и большинства национальных экономик региона (что будет выгодно всем странам и региону в целом).

Как минимум на евразийском уровне ожидается появление альтернативных торговых путей, новые импульсы для развития мировой торговли, инфраструктуры, транспорта и т. д., что позволит минимизировать риски и угрозы и даст возможность обеспечить экономическую безопасность на годы вперед.

Список литературы

1. *Борисов Д. А.* Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП: комплементарный потенциал. Индифферентная реальность // Вестник Томского государственного университета. 2017. № 419. С. 109–114.

2. Ефременко Д. В. Сопряжение китайской инициативы «Экономический пояс шелкового пути» и интеграционного проекта «Евразийский экономический союз» в контексте трансформации современного мирового порядка // Китай в мировой и региональной политике: история и современность. 2018. Т. 23. С. 29–41.

3. Караганов С. От поворота на Восток к Большой Евразии // Россия в глобальной политике. 2017. URL: <http://globalaffairs.ru/pubcol/Ot-povorota-na-Vostok-k-Bolshoi-Evgazii-18739> (дата обращения: 15.07.2021).

4. Лузянин С. Г. «Один пояс, один путь»: российская проекция и проблемы сопряжения // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2017. Т. 22, № 22. С. 27–36.

5. Emerson Michael. Towards a Greater Eurasia: Who, why, what and how? // Global Journal of Emerging Market Economics. 2014. Vol. 6, N 1. P. 35-68. URL: https://www.researchgate.net/publication/288494866_Toward_a_Greater_Eurasia_Who_Why_What_and_How. <https://doi.org/10.1177/0974910113511>

6. World Population Prospects. The 2015 Revision. Vol. 2: Demographic Profiles. New York : United Nations, 2015. P. XIII–XXI.

The Russian Far East and Russian Projects, Their Integration with the Chinese “One Belt. One Road” Initiatives in the Context of Greater Eurasia Formation

E. V. Gamerman

Institute for Comprehensive Analysis of Regional Problems FEB RAS, Birobidzhan, Russian Federation

Abstract. The purpose of this article is to analyze the involvement and integration of the Russian Far East in the implementation of megaprojects within the framework of the integration of the Eurasian Economic Union and the Chinese initiatives "One Belt, One Road". The problem is considered within the framework of the modern theoretical concept of Greater Eurasia, which is being developed in academic circles in Russia. The article presents the overview of the current situation in the sphere of Russian-Chinese projects integration, the analysis of the the current state of the involvement and integration of the Russian Far East in these processes, the forecast for the future and gives recommendations how to adjust the actions of the authorities in the most remote Russian federal district. The author comes to the conclusion that the Russian-Chinese interaction needs to be adjusted. In particular, it is necessary to shift the focus towards the implementation of infrastructure projects, and towards the development of the Polar Silk Road, which meets the interests of both states, as well as the majority of the states of Greater Eurasia.

Keywords: Russia, Greater Eurasia, China, integration, “One Belt, One Road”.

For citation: Gamerman E.V. The Russian Far East and Russian Projects, Their Integration with the Chinese “One Belt. One Road” Initiatives in the Context of Greater Eurasia Formation. *The Bulletin of Irkutsk State University. Series Political Science and Religion Studies*, 2021, vol. 37, pp. 50-57. <https://doi.org/10.26516/2073-3380.2021.37.50> (in Russian)

References

1. Borisov D.A. Sopryazhenie EAES i EPSHP: komplementarnyj potencial. Indifferentnaya realnost [The Interaction of the Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt: Complementary Potential, Indifferent Reality]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*, 2017, vol. 419, pp. 109-114. (in Russian)

2. Efremenko D.V. Sopryazhenie kitajskoj iniciativy “Ekonomicheskij pojas shelkovogo puti” i integracionnogo proekta “Evrazijskij ekonomicheskij soyuz” v kontekste transformacii sovremennogo mirovogo poryadka [Combining the Chinese initiative “Economic Belt of the Silk Road” and the integration project “Eurasian Economic Union” in the context of the transformation of the modern world order]. *Kitaj v mirovoj i regionalnoj politike: istoriya i sovremennost*, 2018, vol. 23, pp. 29-41. (in Russian)
3. Karaganov S. *Ot povorota na Vostok k Bolshoj Evrazii* [From the turn to the East to Greater Eurasia]. Available at: <http://globalaffairs.ru/pubcol/Ot-povorota-na-Vostok-k-Bolshoi-Evrazii-18739> (date of access: 15.07.2021). (in Russian)
4. Luzyanin S.G. “Odin pojas, odin put”: rossijskaya proekciya i problemy sopryazheniya [“One belt, one road”: Russian projection and problems of conjugation]. *Kitaj v mirovoj i regional'noj politike. Istoriya i sovremennost*, 2017, vol. 22, no. 22, pp. 27-36. (in Russian)
5. *Emerson Michael*. Towards a Greater Eurasia: Who, why, what and how? *Global Journal of Emerging Market Economics*, 2014, vol. 6, no. 1, pp. 35-68. Available at: https://www.researchgate.net/publication/288494866_Toward_a_Greater_Eurasia_Who_Why_What_and_How. <https://doi.org/10.1177/0974910113511>
6. World Population Prospects. The 2015 Revision. Volume 2: Demographic Profiles. New York, United Nations, 2015, pp. XIII-XXI.

Гамерман Евгений Вячеславович
 кандидат исторических наук, старший
 научный сотрудник
 Институт комплексного анализа регио-
 нальных проблем ДВО РАН
 Российская Федерация, 679000,
 г. Биробиджан, ул. Шолом-Алейхема, 4
 e-mail: egamerman@mail.ru

Gameran Evgenii Vyacheslavovich
 Candidate of Sciences (History),
 Senior Researcher
 Institute for Comprehensive Analysis
 of Regional Problems FEB RAS
 4, Sholom-Aleihem st., Birobidzhan, 679000,
 Russian Federation
 e-mail: egamerman@mail.ru