УДК 339

DOI: [10.14530/se.2017.2.007-015](https://doi.org/10.14530/se.2017.2.007-015)

В ПОИСКАХ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ГАРМОНИЗАЦИИ

П.А. Минакир

Минакир Павел Александрович – академик РАН, доктор экономических наук, профессор, научный руководитель. Институт экономических исследований ДВО РАН, ул. Тихоокеанская, 153, Хабаровск, Россия, 680042. E-mail: minakir@ecrin.ru.
ORCID: 0000-0002-5451-5662

Аннотация. Рассматривается вероятность сопряжения субглобальной стратегии «Один пояс – один путь», выдвинутой Китаем в 2013 г., и российского интеграционного проекта Евразийского экономического сотрудничества, а также влияние этого потенциально синхронизированного проекта на дальневосточный сегмент стратегии пространственного развития России. Отмечается, что во многом именно проблемы пространственной неоднородности стали двигателем проекта «Один пояс – один путь», когда в экономическом развитии Китай вплотную подошел к рубежу, на котором различные региональные экономические зоны требуют новых инфраструктурных решений для поддержания экономической динамики. Показывается, что декларируемое соразвитие стран, задействованных в проекте, основано на жесткой прагматичной финансово-кредитной и инфраструктурной экспансии по модели Центральной Азии – обязательное обеспечение существенной доли в собственности (по возможности в размере контрольного пакета), обязательное финансирование при условии строительного подряда с гарантией экспорта в последующем услуг по эксплуатации объектов, обеспечение прав на полный (или не менее 50%) вывоз сырья для дальнейшей переработки в Китае, комплектование российско-китайских предприятий за счет привлечения китайской рабочей силы; использование китайской техники и оборудования.

Ключевые слова: Евразия, Шелковый путь, взаимодействие, конкуренция, инвестиции, Дальний Восток, стратегии

Для цитирования: Минакир П.А. В поисках пространственной гармонизации // Пространственная экономика. 2017. № 2. С. 7–15. DOI: [10.14530/se.2017.2.007-015](https://doi.org/10.14530/se.2017.2.007-015).

For citation: Minakir P.A. Chinese Global and Russian Spatial Strategies: Harmonization Potential. *Prostranstvennaya Ekonomika = Spatial Economics*, 2017, no. 2, pp. 7–15. DOI: [10.14530/se.2017.2.007-015](https://doi.org/10.14530/se.2017.2.007-015). (In Russian).

После того как в 2013 г. Китай выдвинул инициативу, предполагающую объединение проектов «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века» в рамках единого субглобального проекта «Один пояс – один путь», возникла потенциальная угроза стратегического конфликта между этим проектом и интеграционным проектом Евразийского экономического союза. Есть два аспекта потенциальной конфликтности, которые сразу же попали под пристальное внимание экспертов.

Во-первых, развитие китайского проекта, опирающегося на колоссальные финансовые, технологические и политические ресурсы, является естественной альтернативой долголетним ожиданиям России относительно концентрации евразийского транзита между Восточной Азией и Европой по оси Транссибирской железной дороги. С этой точки зрения предвкушение транзитной ренты подвергается серьезному испытанию. Рента может быть отнята китайским проектом.

Во-вторых, Россия, претендуя на сохранение Казахстана и среднеазиатских стран в качестве зоны своих исключительных экономических и политических интересов, чрезвычайно болезненно относится к любой альтернативе в этом отношении. Тем более, что Россия испытывает изрядные сложности во влиянии на политические и экономические процессы в субъектах бывшего СССР, в том числе и в Центральной Азии. Для подтверждения исключительных интересов России в этом регионе СНГ в значительной степени был задуман и настойчиво продвигается российский проект Евразийской интеграции. С этой точки зрения весьма вероятный в будущем успех проекта «Один пояс – один путь» в силу существенно большего экономического в целом и интеграционного в частности потенциала Китая может если и не заблокировать, то значительно осложнить перспективы Евразийского экономического союза.

Конечно, не конфликт интересов с кем-либо, особенно с Россией, является целью Китая. КНР решает свои собственные задачи, решает прагматично и последовательно. Исключительность обширного и дифференцированного в географическом и экономическом отношении пространства России – то ли наше благо, то ли проблема. Но во многом именно проблемы пространственной неоднородности стали двигателем проекта «Один пояс – один путь». В экономическом развитии Китай вплотную подошел к рубежу, на котором различные региональные экономические зоны требуют новых инфраструктурных решений для поддержания экономической динамики.

Интенсивное развитие экспортно ориентированной экономики в прибрежных и южных регионах требует существенного наращивания мощности морского транспортного коридора, роль которого должен сыграть Морской Шелковый путь. А наращивание экспортного потенциала западных и северо-восточных провинций требует всемерного развития мощности сухо-

путного коридора, роль которого как раз и выполняет сухопутный «Пояс – Путь». Но прагматичные китайцы прекрасно понимают, что надежность и долговечность «пути» могут покоиться только на стабильности ситуации в пространственном «поясе», по которому проходит этот путь и который образуют развивающиеся нестабильные сейчас экономики, которые к тому же раздираются геополитическими напряжениями. Именно поэтому столь сильный акцент делается на «взаимовыгодность» и «совместное развитие» (Хань Лихуа, 2015). Лишь экономическая и финансовая зависимость, долговременный экономический интерес, реальная перспектива получения надежной ренты и инвестиционной поддержки могут обеспечить стабильность, которой почти невозможно добиться только военными базами, исторической памятью, геополитическими альянсами. Именно этот прагматичный расчет в значительно большей степени, чем претензии Китая на глобальное лидерство (Лузянин, 2016; Чекунков, 2017), или благородное стремление реализовать этакий новый план Маршалла, обеспечить «совместное соразвитие стран, вовлеченных в этот проект, совместное соразвитие и в плане транспортных коридоров, и в плане инвестиционной, гуманитарной, межбанковской и туристической кооперации» (Хань Лихуа, 2015), заставляет Китай не только продвигать инфраструктурный проект глобального транзитного коридора, но и стремиться к выходу на новый уровень межгосударственного общения со странами-участниками, для чего необходимо «...способствовать взаимопониманию между народами соответствующих стран, взаимному доверию, взаимной идентичности, с тем, чтобы были удовлетворены надежды и потребности народов» (Китайский эксперт..., 2017).

Конечно, никаких реальных возможностей не только противодействовать, но и просто конкурировать с Китаем в деле обеспечения трансевразийского транзита у России нет. Практически невозможно соревноваться с Китаем и в области сохранения исключительного политико-экономического контроля над Центрально-Азиатским субрегионом.

Пока Россия остается одним из основных игроков в экономике этого региона, главным образом в ресурсном секторе. Но Китай последовательно и успешно усиливает свои позиции, тесня Россию. К 2013 г. товарооборот Китая с государствами Центральной Азии увеличился до более чем 50 млрд долл. против 18 млрд долл. у России. При этом Китай поставляет в регион товары с высокой добавленной стоимостью (продукцию машиностроения, легкой и электронной промышленности), увеличивая технологическую зависимость региона от Китая. Китайские компании контролируют примерно 25% всей добываемой нефти в Казахстане (около 20 млн т), вложив более 23 млрд долл. в скупку у западных фирм нефтяных активов. В Туркмении, предоставив 12 млрд долл. кредитов на создание мощностей по производ-

ству и экспорту газа, Китай получил эксклюзивное право на его добычу. Настойчиво создается в Центральной Азии трубопроводная инфраструктура, введен в строй нефтепровод из Казахстана мощностью 20 млн т в год и магистральный газопровод из Туркмении мощностью 55 млрд м³. Интересы Китая распространяются и на металлы (уран, медь, железо, золото), поставки которых в 2014 г. превысили 2,7 млрд долл. Особую роль здесь играют отношения с Казахстаном, который поставляет 98% металлического сырья, а доля Казахстана в китайском импорте урана составляет 75%, что придает отношениям с этой страной для Китая, который планирует увеличить число реакторов на своих атомных станциях с 31 в 2015 г. до 110 к 2030 г., характер долговременной технологической стратегии (Попов, 2016).

И в Китае, и в России опасность возможного конфликта интересов и губительность этого конфликта для геополитических и даже экономических аспектов взаимодействия государств хорошо понятна. Стремление не допустить вырождения конкурентной игры в игру с нулевой суммой, в которой проигрыш России неизбежен, но переформатировать ее в кооперационную игру, в которой учитываются взаимные интересы и ведется поиск взаимоприемлемых решений, обуславливает понимание того, что для России единственно реальной стратегией является сотрудничество с Китаем в проекте Экономического пояса Шелкового пути (или хотя бы его имитация).

Проявлением этого понимания стало совместное заявление России и Китая, принятое во время прошедшего в мае 2017 г. Пекинского форума относительно сотрудничества двух стран в деле сопряжения строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути (Совместное заявление..., 2015). В этом заявлении Китай продекларировал, что он «поддерживает активные усилия российской стороны по продвижению интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и начнет переговоры о заключении с ним соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве», хотя ожидалось, что такое соглашение будет подписано еще в 2015 г. (Экономический пояс..., 2015), а Россия заявила, что «поддерживает строительство Экономического пояса Шелкового пути и готова к тесному взаимодействию с китайской стороной в продвижении этой инициативы» (Китайский эксперт..., 2017).

Данное соглашение является существенным кооперационным решением с политической точки зрения, оставляя ощущение стратегического проигрыша в области экономической. Россия станет одним из полигонов для строительства транспортного коридора с восточного побережья КНР до Роттердама, «протянув» пассажирскую скоростную железную дорогу Пекин – Москва.

Сложнее обстоит дело с грузовым транзитом, который являлся предметом главных надежд России на дополнение углеводородных доходов

транспортной рентой. Конечно, для Китая не существует «единственного Шелкового пути», нет такового и для многочисленных участников проекта. Фактически на проектном уровне Шелковый путь вмещает в себя множество национальных проектов и пожеланий. И это хорошо для Китая, потому что создает возможность объединить чуть ли не весь Евразийский континент системой транспортных коридоров. А естественная конкуренция между национальными проектами гарантирует, что будет отобран такой вариант сочетающихся коридоров, который обеспечит главное – реализуемость проекта и безопасность транзита. Но все-таки в большинстве пока еще эскизных вариантов этой вероятной в перспективе евразийской транспортной системы большая часть Транссиба остается за «скобками» трансевразийского грузового транзита (Экономический пояс..., 2015).

И с этим связаны опасения относительно еще одной болевой пространственной точки во всей этой истории. Хотя в последнее время и на официальном, и на экспертном уровнях не принято вспоминать о развитии Дальнего Востока как о «национальном приоритете на весь XXI век», но ведь никто и аннулировал этот приоритет, объявленный президентом в 2012 г. В значительной степени этот приоритет основан на идее конструирования регионального «стыковочного модуля» со странами Северо-Восточной Азии и в первую очередь с Китаем. Смещение акцентов Китая в зону Центральной Азии и южного трансевразийского транзитного коридора потенциально грозит девальвацией всего дальневосточного вектора. А ведь в его проекты вложены и запланированы большие средства и усилия (нефте- и газопроводы, энергогенерирующие и сетевые системы, модернизация морских портов, железно- и автодорожное строительство и пр.).

Конечно, среди крупных проектов инвестиционного взаимодействия РФ и КНР, которые предположительно будут включены в программу Экономического пояса Шелкового пути, предложено включить и подписанную в 2009 г. программу совместного развития Восточной Сибири, Дальнего Востока России и северо-восточных регионов Китая. Среди 58 инвестиционных проектов с оцениваемым общим объемом частных инвестиций свыше 20 млрд долл., утвержденных Межправительственной российско-китайской комиссией по инвестиционному сотрудничеству, есть имеющие отношение к Дальнему Востоку (покупка китайской Fosun Group 20–25% акций ПАО «Полус», инвестирование нефтегазовой компанией Petrochina в 2017 г. около 3 млрд долл. в строительство «восточного маршрута» «Силы Сибири» и расширения отвода от нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан», возможное участие китайской компании «Menglan Galaxy Energy Corporation» в строительстве Амурского НПЗ, возможное инвестирование «China Paper Corporation» в строительство Амурского целлюлозно-бумаж-

ного комбината, проектирование и строительство «под ключ» китайской компанией «China National Electric Engineering Corporation» обогатительной фабрики на Кимкано-Сутарском месторождении в ЕАО, строительство битумного завода в Хабаровске и др.).

Но никакой лирики. Речь идет о жесткой прагматичной финансово-кредитной и инфраструктурной экспансии по модели Центральной Азии – обязательное обеспечение существенной доли в собственности (по возможности в размере контрольно пакета), обязательное финансирование при условии строительного подряда с гарантией экспорта в последующем услуг по эксплуатации объектов, обеспечение прав на полный (или не менее 50%) вывоз сырья для дальнейшей переработки в Китае, комплектование российско-китайских предприятий за счет привлечения китайской рабочей силы; использование китайской техники и оборудования. Вся «инвестиционная лирика» находится на российской стороне, которая по традиционному благодушию, дружелюбию, широте души, а скорее из боязни спугнуть столь желанного инвестора (других-то нет), не накладывает каких-либо серьезных обременений на инвестиции в общем-то в стратегические сектора (локализация генерируемого спроса, предоставление технологий, создание связанных производств и пр.). В результате ситуация очень напоминает компенсационные соглашения 1960–1980-х гг. с японскими компаниями (лес, уголь, газ в обмен на кредиты под добычу сырья). Конечно, российская сторона получает выигрыш в виде производства экспортных продуктов, но основной выигрыш как от потребления этих продуктов, а особенно от мультипликативных эффектов на рынке труда, в сфере совокупного спроса получает Китай.

Неуместны нравоучения относительно того, что рациональное экономическое поведение должно соответствовать степени рациональности политических деклараций о содействии интеграции проектов «Один пояс – один путь» и Евразийского экономического союза, укреплению сотрудничества в области высоких технологий, транспорта, инфраструктуры и развития Дальневосточного региона России. Неуместны и высокомерные наставления о том, что следует в рамках глобального инфраструктурно-политического проекта искать и твердо отстаивать свои национальные интересы, создавая максимум экономической свободы на национальном и региональном уровнях для быстрого наращивания экономического потенциала и доходов. Бессмысленно непрерывно повторять, что только сильная внутренней мотивацией экономика может гарантировать и национальный комфорт, и уверенные конкурентные позиции в глобальном мире. Следует искать не волшебные рецепты и не изумляющие Россию и мир рапортотомские мегапроекты, а способы мотивации и механизмы гарантий массированного инвестирования в создание реальных продуктов и услуг, генерирующих реальный спрос и,

соответственно, нарастающий вал доходов бизнеса, домашних хозяйств и, в конечном счете, национального бюджета (Минакир, 2015).

Но неуместно и «забалтывание» сложнейшей проблемы конвертации рациональной политической позиции в механизмы защиты российских интересов в рамках совместных инвестиционных проектов в целом и связанных с «Поясом и Путем» в частности. Неуместны восторги бюрократов и экспертов, полагающих, что столь же политкорректные, сколь и банальные комментарии и лозунги относительно волшебного превращения проекта «Пояса и Пути» в панацею от экономических бед могут заменить собой скрупулезную и тяжелую работу по продвижению реальной интеграции и защите национальных интересов. Восторженные комментарии на тему о том, как теперь, получив столь давно ожидаемый сигнал от «старшего брата», российская экономика «перейдет к постиндустриальной модели», страшны не сами по себе, а потому что превращают проблему поиска рационального и надежного инструмента обеспечения эффективного развития страны и ее регионов в набор лозунгов.

А такие комментарии появляются. В частности, предлагаются обескураживающие рецепты превращения ожиданий от китайского проекта в исполнение желаний, например, создание проектного офиса на манер Госплана, который опишет состояние российской экономики и найдет для китайских инвесторов максимально доходные объекты вложения средств, предложение инвесторам «прозрачных правил игры», чтобы они поняли, что Россию не «доить» нужно, а инвестировать в нее, обеспечить России расширенный доступ к финансовым рынкам Азии и т. п., а еще модернизировать инфраструктуру, побыстрее вычерпать все природные ресурсы, пока еще есть на них спрос, а потом развивать «кластеры» по переработке, государственно-частное партнерство приветствовать и практиковать, человеческий капитал увеличивать, структурную перестройку форсировать (Чекунков, 2017).

Первая неприятность заключается в том, что эти рецепты сродни тем, которыми либералы-глобалисты убаюкивали общество в 1990-х гг.: вот подстроим свою экономику под Европу по американским лекалам, то есть избавимся от собственной экономики и будем наслаждаться благами цивилизации, без забот ожидая, когда нас за послушное выполнение роли экономического сателлита облагодетельствуют «новой экономикой», в надежде, что она, может стать, и постиндустриальной окажется. Правда, оказалась она не «пост-», а «без-» индустриальной. А теперь уже не либералы-глобалисты, а вполне себе уважаемые государственники-националисты объясняют, что экономика-сателлит – очень даже хорошо, потому что Китай не Запад, а Восток, что конечно же совсем другое дело. Проблема в том, что дело-то то же самое.

Вторая неприятность сводится к тому, что при правильности и узнавае-

мости рецептов они либо банальны, а потому практически бесполезны, либо оскорбительны. Неужели мы действительно до сих пор так и не поняли, что это за экономика такая у нас получилась? Нужно проектный офис создать под китайский проект, чтобы наконец-то это понять. Действительно у нас нет правил инвестиционной деятельности или они просто не такие, как принято в цивилизованном мире? Но почему без «Пояса и Пути» можно без таких правил, а с «Поясом и Путем» никак невозможно? А для отечественных инвесторов неужто не следует «прозрачные правила» не только ввести, но и гарантировать их незыблемость хотя бы лет на 12? И что означает требование расширения доступа к зарубежным финансовым рынкам? Если ожидается массированное поступление иностранных инвестиций в реальные проекты, то для чего расширять доступ к финансовым рынкам? Иностранные инвесторы для того и нужны, чтобы технологические и финансовые проблемы решить за их счет. Возможно, конечно, что предполагается финансирование внутренних инвестиций как условие вложения иностранных средств. То же относится и к советам по модернизации инфраструктуры, перестройке торгово-экономической структуры, развитию человеческого капитала и т. д. Все это совершенно правильно. Вот только отвечает на вопрос «что?», а проблема заключается в поисках ответа на вопрос «как?».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Китайский эксперт прокомментировал проект КНР «Один пояс – один путь» // Экономика / РИА Новости. 2017. 6 марта. URL: <https://ria.ru/economy/20170306/1489393143.html> (дата обращения: май 2017).
- Лузянин С.Г. ШОС, китайский проект «Шелкового пути» и Евразийский экономический союз: варианты взаимодействия/сопряжения в Евразии // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2016. № 21. С. 78–84.
- Минакир П.А. Тихоокеанская России: вызовы и возможности кооперации с Северо-Восточной Азией // Пространственная экономика. 2005. № 4. С. 5–20.
- Попов Д.С. Центральная Азия в китайской концепции экономического пояса Шелкового пути и стратегические интересы России / Российский институт стратегических исследований. 2016. 29 апреля. URL: <https://riss.ru/analitics/30016/> (дата обращения: май 2017).
- Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути / Президент России. 2015. 8 мая. URL: <http://kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: июнь 2017).
- Хань Лихуа. Перспектива стыковки стратегии «Один пояс – один путь» и Евразийского экономического союза // Управленческое консультирование. 2015. № 11. С. 66–70.
- Чекунков А. Мифы и надежды Пояса и Пути // Эксперт. 2017. № 15 (1025). URL: http://expert.ru/expert/2017/15/#page_17 (дата обращения: май 2017).
- Экономический пояс Шелкового пути / Национальный координационный центр по развитию экономических отношений со странами АТР. 2015. URL: <http://aprcenter.ru/component/k2/328.html> (дата обращения: май 2017).

CHINESE GLOBAL AND RUSSIAN SPATIAL STRATEGIES: HARMONIZATION POTENTIAL

P.A. Minakir

Pavel Aleksandrovich Minakir – Academician, Doctor of Economics, Professor, Research Supervisor.

Economic Research Institute FEB RAS, 153 Tikhoookeanskaya Street, Khabarovsk, Russia, 680042. E-mail: minakir@ecrin.ru.

ORCID: 0000-0002-5451-5662

Abstract. A probability of the harmonization of the Chinese sub-global strategy ‘One Belt, One Road’, proposed in 2013, and Russian integration project for the Eurasia economic cooperation are reviewed as well as the influence of this potential synchronized project on the Far Eastern segment of the Russian spatial strategy. It is noted that the problems of spatial heterogeneity gave push to the ‘One Belt, One Road’ project when China approached the point in economic development where different regional economic zones demand new infrastructural solutions for maintaining economic dynamics. The article shows that the declared co-development of countries involved is based on the rigid pragmatic financial-credit and infrastructural expansion of Central Asian model: mandatory provision of significant share in property (controlling stake, if possible), mandatory financing with construction contract and guaranteed future export of services for operating the facilities, ensuring the rights on full (or no less than 50%) export of raw materials for further processing to China, employing Chinese labor in Russian-Chinese enterprises, and using Chinese machinery and equipment.

Keywords: Eurasia, Silk Road, cooperation, competition, investments, Far East, strategy

REFERENCES

- Chekunkov A. Myths and Hopes of Belt and Road. *Ekspert = Expert*, 2017, no. 15 (1025). Available at: http://expert.ru/expert/2017/15/#page_17 (accessed May 2017). (In Russian).
- Chinese Expert Commented on the Draft of China ‘One Belt – One Road’. *RIA Novosti* [RIA News], 2017, 6 March. Available at: <https://ria.ru/economy/20170306/1489393143.html> (accessed May 2017). (In Russian).
- Han Lihua. Prospect of the Correlation of the Strategy ‘One Belt – One Road’ and the Eurasian Economic Union. *Upravlencheskoe Konsultirovanie = Administrative Consulting*, 2015, no. 11, pp. 66–70. (In Russian).
- Luzyanin S.G. SCO, the Chinese Project of Silk Road and the Eurasian Economic Union: Options for Interaction/Pairing in Eurasia. *Kitay v Mirovot i Regionalnoy Politike. Istoriya i Sovremennost* [China in World and Regional Politics. History and Modernity], 2016, no. 21, pp. 78–84. (In Russian).
- Minakir P.A. Pacific Russia: Challenges and Opportunities for Economic Cooperation with Northeast Asia. *Prostranstvennaya Ekonomika = Spatial Economics*, 2005, no. 4, pp. 5–20. (In Russian).
- Popov D.S. *Central Asia in the Chinese Silk Road Economic Belt and Russia’s Strategic Interests*. Russian Institute for Strategic Studies, 2016, 29 April. Available at: <https://riss.ru/analytics/30016/> (accessed May 2017). (In Russian).
- Silk Road Economic Belt*. National Coordination Center for Developing Economic Cooperation with the Countries of Asia-Pacific Region, 2015. Available at: <http://aprcenter.ru/component/k2/328.html> (accessed May 2017). (In Russian).
- The Joint Statement of the Russian Federation and the People’s Republic of China on Cooperation in Construction of Conjugation of the Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt*, 2015, 8 May. Available at: <http://kremlin.ru/supplement/4971> (accessed June 2017). (In Russian).