

НОВЫЕ АСПЕКТЫ ЕВРАЗИЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ В РЕАЛИЗАЦИИ ИНТЕРЕСОВ РОССИИ В АРКТИКЕ И НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Аннотация

Статья посвящена проблемам и перспективам евразийской интеграции в Арктике и на Дальнем Востоке. Дается многосторонний анализ причин замедления успешного развития этого макрорегиона. Ставится вопрос поиска путей наиболее полной реализации интересов России. Отмечаются новые аспекты глобальных и региональных вызовов, ответом на которые могут служить предлагаемые исследователем сценарии освоения Арктики через рост транспортно-логистического потенциала. Автор приходит к выводу, что для изменения негативной динамики следует совмещать возможности евразийской интеграции с международным проектом Шелкового пути, инициированным Китаем и его партнерами, снижать военную напряженность в Арктике и Азиатско-Тихоокеанском регионе, искать региональное взаимопонимание через защиту интересов малых народов и открытость в области научных и экологических исследований Арктики. Работа опирается на научные идеи ведущих политологов, политиков, экономистов.

Ключевые слова: евразийская интеграция, Шелковый путь, инвестиции, Арктика, Дальний Восток.

Автор

Белков Александр Дмитриевич

Студент магистратуры кафедры сравнительной политологии факультета гуманитарных и социальных наук РУДН имени П. Лумумбы (Москва, Россия)



Начало 20-х годов XXI века характеризуется ростом конфликтных потенциалов между вновь формирующимися и старыми геополитическими союзами. России важно в это сложное время найти новые методы и технологии реализации национальных интересов. Можно отметить две разнонаправленные тенденции: глобализацию и регионализацию [12. — С. 3]. С одной стороны, экономические процессы все более интегрируются, транснациональные корпорации обозначают свои интересы, существует глобальная экологическая повестка. Важными акторами мировой экономики и политики остаются развитые государства и созданные ими объединения. С другой стороны, особое значение приобретают новые региональные лидеры, их инте-

рессы и взаимодействие. Россия и Китай заинтересованы в контроле за рынками сбыта и путями доставки товаров в рамках процессов новой евразийской интеграции. России необходимо обозначить собственные позиции и не остаться в стороне от международного экономического сотрудничества, найти себе место в данном процессе. Именно этим определяется актуальность выбранной темы. Методологией работы стали сравнительный, исторический и функциональный методы. Также применялся пространственно-организационный подход исследования мировой политики, источниковой базой выступили официальные документы, заявления действующих политиков, публикации в политологической и экономической прессе. Использовались

идеи политологов О.А. Подберезкиной, А.Н. Вахшитеха, М.В. Лапенко, А.В. Загорского, А.В. Киргизова-Барского, К.Г. Муратшиной, А.Е. Ивановой, Д. Тренина и др.

В новой политико-экономической реальности следует согласиться с расхожим утверждением, что логистика — это «новая нефть» мировой экономики, а драйвером роста являются международные транспортные коридоры (МТК), проходящие через территорию России и сопредельных государств. Транспортно-логистические услуги для стран с растущей экономикой имеют приоритетное значение. В силу географического положения РФ обладает уникальным инструментом развития регионов Дальнего Востока и Арктики — Северным морским путем (СМП). Большая часть международной логистики проходит по морю. Арктика и Дальний Восток, как составные части бурно развивающегося Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), казалось бы, должны стать Меккой для глобального инвестора. У этого макрорегиона есть все: сформировавшиеся МТК, привлекательные сырьевые энергетические ресурсы, примыкающие к региону государства с развитой экономикой, выход из Атлантики в Тихий океан, ЕС, Китай и страны Тихоокеанского бассейна. Однако реализация этих возможностей, очевидно, оставляет желать лучшего. В чем же проблема, каковы пути ее решения, как России наиболее полно реализовать свои интересы? Попробуем ответить на эти вопросы.

Дальний Восток и Арктика находятся в центре внимания Арктического совета [7. — С. 119], объединяющего арктические государства и целый ряд стран-наблюдателей, в том числе Китай. Эффективность Арктического совета за 26 лет его работы довольно низка. Приарктические страны обходят бюрократические процедуры путем двустороннего сотрудничества или на полях других саммитов. Так, Россия решала свои территориальные проблемы

в Баренцевом море с Норвегией, США взаимодействовали с Канадой и Данией и т.д. Всего было принято три обязывающих панарктических документа: в сфере спасения тонущих кораблей, о борьбе с загрязнением нефти и о научном сотрудничестве (метеонаблюдении). С 2015 года можно констатировать, что Арктика де-факто перестает быть территорией сотрудничества. Ситуация кардинально изменилась в этом году, когда Финляндия и Швеция подали заявки на вступление в НАТО. Таким образом, данные страны присоединились к военно-политическому союзу, противостояние которому Россия декларирует в государственных документах. Фактически среди членов Арктического совета сформировались две группы — Россия и НАТО. Начатая гонка вооружений [7], безусловно, становится дополнительным фактором, наряду с санкционными ограничениями, снижающим привлекательность амбициозных планов России в Арктике. Таким образом, можно констатировать отсутствие эффективной международной площадки для взаимодействия по вопросам развития и сотрудничества в этом регионе на данный момент.

Кроме того, исторические проблемы Дальневосточного региона и Арктики — малоразвитая производственно-транспортная и социальная инфраструктура. Все это приводит к депопуляции данных территорий, что усугубляет проблемы развития [1]. Современные грузоперевозки могут быть только мультимодальными, что требует достаточного развития портов, автомобильных и железнодорожных путей [9. — С. 105]. Транспортные возможности Дальнего Востока имеют несколько барьерных мест. Это российские порты Ванино и Советская Гавань. Они не готовы принимать большое количество международных грузов. Для Хабаровского края слабым местом является низкая пропускная способность восточной части БАМа на участке Комсомольск-на-Амуре — Ванино.

В Приморском крае те же проблемы характерны для развивающихся портов Находка и Восточный. Здесь плохо развит приморский участок Транссиба. В обоих случаях не хватает автомобильных дорог и транспортно-логистических центров. Недостаточное хозяйственное освоение территории и низкий уровень транспортно-логистических услуг не позволяют экспортировать эти услуги и даже способствуют оттоку российских грузов в развитые международные порты АТР. Это особенно касается углеводородов, сырья и биологических ресурсов. Основными транспортными артериями Дальнего Востока являются Транссибирская и Байкало-Амурская железнодорожные магистрали, практически исчерпавшие свои пропускные возможности.

Можно сделать вывод о том, что регион до сих пор находится в частичной транспортной изоляции. Логистические расходы для бизнеса экспортеров достигают 50% себестоимости производимой продукции и поставляемых товаров [10]. Это оценка Министерства развития Дальнего Востока и Арктики РФ. «Логистический потенциал ДФО не реализован в полной мере: сеть автомобильных и железных дорог не развита, а портовые терминалы не справляются с выросшими объемами по перевалке грузов», — делает вывод руководитель «Делойт, СНГ» во Владивостоке Никита Сошников [Там же]. Экономист Дмитрий Кувалин констатирует, что «экономическое пространство страны разрывается» [Там же].

В условиях дефицита времени и санкционных ограничений России следует изучить методы создания свободных экономических зон. Как известно, Иран обладает опытом развития больших экономических проектов в обстановке сложных международных отношений. Следует воспользоваться опытом специальной экономической зоны Энзели в этой стране [5. — С. 26–28]. Инвесторам, прежде всего

китайским, индийским и иранским, следует предоставить юридические и торговые преференции. Это означает, что на 20 лет инвесторы должны освободиться от налогов на доходы и активы, получать гарантии для защиты вложений. Также необходимы возможность репатриации капитала и прибыли и гибкая банковская валютная система.

Уровень государственных отношений КНР и РФ открывает возможности модернизации МТК в районе Дальнего Востока, Сибири и Арктической зоны РФ. Китай является основным иностранным инвестором территории опережающего развития (ТОР) и Свободного порта Владивосток (СПВ). Объем инвестиций составляет 11,6 млрд долларов США, что превышает 70% от общих иностранных капиталовложений [4]. Однако этих инвестиций недостаточно для коренной реконструкции СПВ и транспортной инфраструктуры. Инвестиции КНР в порты и транспортную инфраструктуру Морского шелкового пути (МШП) многократно больше. Китай, обладающий уникальным опытом комплексного решения транспортно-логистических проблем с опорой на существующие железнодорожные, автомобильные сети и портовые сооружения, может стать для России партнером, позволяющим реализовать уникальные возможности. Очевидно, что в момент действия санкционных ограничений это было бы лучшим выходом.

Опорные Транссиб и БАМ работают на пределе возможностей. Их основными проблемами являются дефицит провозной и пропускной способности и обусловленный этим длительный срок доставки грузов и перевозки пассажиров. Существующая государственная программа развития Сибири, Дальнего Востока и Арктики буксует именно в транспортно-логистической составляющей.

Таким образом, российско-китайское сотрудничество должно шагнуть

к реализации масштабного проекта высокоскоростной магистрали «Евразия». Это фактически система новых железнодорожных путей, в основном дублирующих Транссибирскую магистраль и позволяющих подключить СПВ и другие порты Дальнего Востока, Хабаровского края и Арктики. Из всех партнеров России Китай обладает полной системой технологий и компетенций для создания подобных магистралей. За время модернизации он построил более 45 000 км подобных путей и реконструировал десятки международных портов [9. — С. 105].

Потребуется также реконструкция автомобильных дорог, транспортно-логистических центров во Владивостоке, Хабаровске, Екатеринбурге. России необходимо изыскать экономические преференции, существенно превышающие выгоды, которые предоставляет подсанкционный Иран. Тогда проект будет иметь перспективу реализации.

Следует сказать несколько слов и об Арктике. КНР все более четко пытается реализовывать свои интересы и откровенно заявляет желание использовать СМП, называемый китайцами Ледяным шелковым путем, для поставок арктических углеводородов и сырья. В последнее время Китай интересуется контейнерными перевозками по данному пути. Помимо этого, Пекин выражает научный интерес к исследованию климата и биоресурсов Арктики. В 2018 году Китай выпустил «Белую книгу» Китая по Арктике. В одном из разделов документа Пекин называет себя «приарктическим государством», тем самым указывая на полнораспорядительность осуществляемых им в данном регионе действий [1]. Надо отметить и расхождение подходов Китая и России в отношении освоения Арктики. Россия стремится признать подводные хребты Ломоносова и Менделеева продолжением континентального шельфа Сибири. Это могло бы увеличить ее исключительную экономическую зону

на 1,2 млн кв. км, а также позволило бы объявить СМП зоной своих исключительных интересов. Россия также считает, что Арктика является зоной интересов только приарктических государств. Китай придерживается противоположной позиции. Он опирается на Конвенцию ООН о морском праве и настаивает на том, что правовой режим Арктики делает ее достоянием всего человечества и должен соответствовать режиму Антарктиды.

Кроме того, Китай, как потенциальный участник транзита грузов, выступает за свободу судоходства и оспаривает установленные Россией правила судоходства в двухсотмильной экономической зоне. Например, «Пекин настаивает на пересмотре тарифной политики России в отношении прохода ледоколов по СМП, потому как высокие расценки могут значительно снизить коммерческое преимущество использования маршрута» [11. — С. 123].

Россия заинтересована в развитии реальных секторов экономики Арктической зоны, в основном нефтегазовых провинций и добывающей промышленности. Для осуществления этого в 2019 году утвержден план. В качестве приоритетов выдвигаются масштабная реконструкция морского порта Певек (Чукотский автономный округ), реконструкция морского порта Сабетта (Ямал) и создание планов развития государственной портовой инфраструктуры в акватории Большого Северного морского пути (БСМП) [2].

Очевидно, что в сложившихся геополитических условиях Россия не найдет понимания в стремлении расширить зону своих экономических интересов в Арктике, а также не встретит одобрения тарифной политики в рамках развития БСМП и его арктического участка в частности. Но у России и Китая больше общих интересов, чем разногласий. Удачным опытом сотрудничества является знаменитый проект «Ямал СПГ», где успешно работают китайские нефтяные

компании и Фонд Шелкового пути [13]. На этот опыт важно опираться.

Самым позитивным сценарием представляется углубление экономического сотрудничества между Россией и КНР в Арктической зоне. Чувствительные для КНР вопросы можно отложить на будущее, пригласить китайских партнеров для выполнения плана развития инфраструктуры СМП, что, наряду с реконструкцией дальневосточных и балтийских портов, позволило бы увеличить транзитный потенциал этого перспективного МТК. Китай обладает большим парком танкеров по транспортировке сжиженного газа и мог бы закупить в Финляндии контейнеровозы ледового класса. Это помогло бы и России реализовать свои возможности.

Представитель России в Арктическом совете Н.В. Корчунов видит устойчивое развитие Арктического региона как продвижение трех основных идей: социальное развитие, природоохранная деятельность, экономический рост [8]. Безусловно, необходимой составляющей должна быть защита интересов жителей региона и коренных народов [14]. Все эти предложения, наравне с экономической опорой на сотрудничество с Китаем, позволят России сделать развитие Арктической и Дальневосточной зоны достаточно привлекательным. В 2019 году американская некоммерческая организация Ocean Conservancy предложила ведущим транснациональным корпорациям объявить коммерческий бойкот БСМП из-за боязни повреждения хрупкого биоценоза Арктики [7. — С. 122]. И этот призыв был ими услышан. В эпоху глобализации бойкот подобных экономических гигантов опасен не менее санкционных ограничений. Необходимы срочные мониторинговые миссии НКО, которые могли бы снять озабоченность международной обще-

ственности и доказать безопасность и открытость продвигаемого Россией «зеленого» подхода к использованию арктических ресурсов. Арктический совет не является единственной площадкой, где Россия может поднимать вопросы коренных и малых народов Севера. Если не работает межгосударственная дипломатия, возможно найти новые площадки взаимодействия на уровне регионального сотрудничества. Это, прежде всего, Совет Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР) [Там же. — С. 122–123]. Есть шанс попытаться выстроить защиту общегосударственных интересов на региональном уровне, взаимодействуя непосредственно с общинами малых народов и региональными властями. Очевидно, в интересах РФ ограничить на паритетной основе военную активность, включая учения сил ядерного сдерживания. Новыми площадками диалога могут стать прямые линии между министерствами обороны арктических государств, ежегодные встречи начальников Генеральных штабов [6], отмененные с 2014 года. Помимо этого, надо ввести панель военных экспертов в деятельность Арктического совета. Эти меры помогут нормализовать международные отношения, а значит, способствовать реализации государственных интересов России в Арктике и на Дальнем Востоке.

Подводя итоги, следует отметить, что для России представляются стратегически необходимыми совмещение идей евразийской интеграции с международным проектом Шелкового пути, инициированного Китаем и его партнерами, снижение военной напряженности в Арктике и АТР, поиск регионального взаимопонимания, защита интересов малых народов и открытость в области экологических и других научных исследований Арктики.

Литература

1. Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 308 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации “Социально-экономическое развитие Дальневосточного федерального округа”» // СЗ РФ. 2014. № 18 (часть I). Ст. 2154. — URL: <https://base.garant.ru/70644078/> (дата обращения: 05.11.2022).
2. Распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2019 г. № 3120-р «Об утверждении прилагаемого плана развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 г.» — URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73261725/> (дата обращения: 06.11.2022).
3. *Белослудцева Т.* Россия и Китай в Арктике: сотрудничество или соперничество. 25.11.2020. — URL: <https://russiancouncil.ru/blogs/tatiana-belosludtseva/rossiya-i-kitay-v-arktike-sotrudnichestvo-ili-sopernichestvo/> (дата обращения: 02.11.2022).
4. Ван Сюэчунь: Устойчивое и долгосрочное развитие китайско-российского сотрудничества на Дальнем Востоке в новую эпоху. 22.12.2021. — URL: http://vladivostok.china-consulate.gov.cn/rus/zlqdt_2/202112/t20211222_10474074.htm (дата обращения: 03.11.2022).
5. *Вахшитех А.Н.* Развитие иранской экономической зоны «Энзели» в рамках международного транспортного коридора «север-юг» / А.Н. Вахшитех, М.В. Лапенко // Восточная аналитика. — 2019. — № 2. — С. 24–34.
6. *Загорский А.В.* Россия и США в Арктике // Российский Совет по международным делам. — 2016. — URL: <https://russiancouncil.ru/common/upload/Russia-USA-Arctic-Paper30-ru.pdf> (дата обращения: 02.11.2022).
7. *Киргизов-Барский А.В.* Проблемы международного сотрудничества в Арктике на современном этапе // Российская Арктика. — 2021. — № 13. — С. 118–128.
8. Корчунов Николай: Сотрудничество России и Китая в Арктике носит исключительно мирный, невоенный характер. — 21.09.2022. — URL: <https://ru.arctic.ru/analitic/20220921/1007173.html> (дата обращения: 06.11.2022).
9. *Кремнева М.С.* Высокоскоростной наземный транспорт в перспективном освоении обширных пространств Евразии / М.С. Кремнева, А.Д. Каменских, Л.С. Скорюпина // Восточная аналитика. — 2019. — № 2. — С. 104–109.
10. *Миронов В.* Магистральный вопрос. — 04.09.2019. — URL: <https://plus.rbc.ru/news/5d6f6b727a8aa9268c5882b4> (дата обращения: 02.11.2022).
11. *Муратшина К.Г.* Политика Китая в Арктическом Совете / К.Г. Муратшина, А.Е. Иванова // Вестник Томского государственного университета. — 2017. — № 423. — С. 120–128.
12. *Подберезкина О.А.* Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России: Дисс. ... канд. полит. наук: 23.00.04. — М., 2015. — 164 с.
13. *Тренин Д.* Россия и Китай в Арктике: сотрудничество, соперничество и последствия для евразийской безопасности. — 31.03.2020. — URL: <https://carnegie.ru/commentary/81384> (дата обращения: 02.11.2022).
14. *Черненко Е.* Теория и Арктика международных отношений. — 25.11.2020. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4585691> (дата обращения: 06.11.2022).