УДК 327.5

DOI: 10.21209/1996-7853-2020-15-2-131-141

Бэлла Александровна Краснаярова,*Институт водных и экологических проблем СО РАН**(г. Барнаул, Россия);**Алтайский государственный университет**(г. Барнаул, Россия),**e-mail: bella@iweb.ru***Александр Викторович Кротов,***Алтайский государственный университет**(г. Барнаул, Россия),**e-mail: krotov_av@mail.ru*

Диалектика стратегического развития Центрально-Евразийского трансграничного региона в условиях современных вызовов

В статье рассматриваются современные вызовы и риски стратегического развития стран Центрально-Евразийского трансграничного региона, расположенного на периферии от главных центров принятия геополитических и геоэкономических решений, национальные экономики которых имеют относительно низкую конкурентоспособность в современном мире. Осуществив анализ геоэкономического положения рассматриваемой территории в связи с изменившимися экономическими и политическими условиями бытования внутриконтинентальных регионов, показано, что вызовы и новые возможности находятся в постоянном диалектическом взаимодействии. С возникновением новых границ и государств, значительным ростом экономики Китая и других стран Юго-Восточной Азии появляется одновременно как неотмеченный ранее спектр возможностей для внутренних, удалённых от моря пространств, увеличивается вероятность конфликтов этнического, ресурсно-сырьевого, политического и культурного характера развития трансграничных областей. В рамках системно-диалектической методологии выявлены потенциальные экономические, геополитические, экологические риски развития рассматриваемого ультраконтинентального трансграничного региона в контексте появления новых крупных инфраструктурных проектов, увязывающих в одно целое весь континент. Цель проведённого исследования – выявить диалектику возможностей и рисков развития Центрально-Евразийского трансграничного региона в случае реализации транспортно-логистических мегапроектов – транзитной трансконтинентальной магистрали – Экономический пояс Шёлкового пути и др. Предложены отдельные территории – точки роста, расположенные в зоне пересечения интересов нескольких акторов регионального развития, существующих и создаваемых транспортных коммуникаций. В случае формирования своеобразного каркаса трансграничных промышленно-инновационных кластеров, связанных с развитием внутренних хабов, появляется возможность снизить риски однозначной зависимости от превосходящего на порядок китайского хозяйственного комплекса.

Ключевые слова: Центрально-Евразийский трансграничный регион, цивилизационные вызовы, конфликты регионального развития, трансконтинентальные магистрали, центры развития

Bella A. Krasnoyarskaya,*Institute of Water and Environmental Problems, Siberian Branch, Russian Academy of Sciences**(Barnaul, Russia);**Altai State University**(Barnaul, Russia),**e-mail: bella@iweb.ru***Alexander V. Krotov,***Altai State University**(Barnaul, Russia),**e-mail: krotov_av@mail.ru*

Risks of Strategic Development of the Central Eurasian Region in the Context of Modern Challenges

The article discusses modern challenges and risks of the strategic development of countries of the Central Eurasian cross-border region located on the periphery of the main centers for the adoption of geopolitical and geoeconomic decisions, whose national economies have relatively low competitiveness in the modern world.

© Краснаярова Б. А., Кротов А. В., 2020

Having carried out an analysis of the geo-economic situation of the territory in question in connection with the changing economic and political conditions of life of the inland regions, it was shown how the challenges and new opportunities exist in constant dialectical interaction. With the occurrence of new borders and states, the significant growth of the economy of China and other countries of Southeast Asia, the previously unremarked spectrum of possibilities appears for internal spaces remote from the sea. In addition, the likelihood of conflicts of ethnic, resource, political and cultural nature of the development of cross-border areas is increasing. Within the systemic dialectic methodology framework, potential economic, geopolitical, we identified environmental risks of the development of the ultra-continental cross-border region in the context of the occurrence of new large infrastructure projects. They connect the whole continent in one goal. The purpose of the study is to identify the dialectic of opportunities and risks for the development of the Central Eurasian cross-border region in the case of the implementation of transport and logistics megaprojects. Separate territories, growth points located in the zone of intersection of interests of several actors of regional development are proposed. In the case of the formation of a framework of cross-border industrial and innovative clusters, it becomes possible to reduce the risks associated with the Chinese economic complex.

Keywords: Central Eurasian cross-border region, civilizational challenges, conflicts of regional development, transcontinental highways, development centers

Введение. Мировое сообщество на стыке тысячелетий вступило на путь постиндустриального развития, и этот постулат не вызывает сомнений не только в научных и властных кругах, но и у большинства образованного и думающего населения. Достаточно проследить динамику занятости практически во всех странах, отметив постоянный рост занятых в инфраструктурных отраслях и долю производств с использованием ИТ-технологий. Стремительно растет цифровизация экономики развитых и развивающихся стран [12; 14]. Но, к сожалению, данные тенденции не только не сглаживают ситуацию в этих странах, а также между ними, но и ведут к дальнейшему расслоению общества и появлению новых цивилизационных вызовов.

Придерживаясь классического, на наш взгляд, определения вызова А. Дж. Тойнби, считавшего, что любой цивилизационный вызов побуждает к росту, развитию, к решению стоящих перед обществом задач, а отсутствие вызовов означает отсутствие стимулов к росту и развитию, мы считаем, что определённое географическое положение также может выступать таковым. Традиционное мнение, согласно которому благоприятные климатические и географические условия, безусловно, способствуют общественному развитию, оказывается неверным. Наоборот, «исторические примеры показывают, что слишком хорошие условия, как правило, поощряют возврат к природе, прекращение всякого роста» [13]. В этом случае сложно не согласиться с Тойнби, и развитие цивилизации показывает, насколько обилие природных ресурсов развращает общество и, наоборот, их отсутствие или сложные природно-климатические условия способствуют мобилизации иных, как правило, интеллектуальных

ресурсов. Россия на собственном примере убеждается в объективности данной аксиомы. Имея богатейший ресурсный потенциал, наша страна занимает, по данным ЮНЕСКО, 62-е место в мире по уровню технологического развития (между Коста-Рикой и Пакистаном); 67-е – по уровню жизни; 127-е – по показателям здоровья населения и 182-е – по уровню смертности среди 207 стран мира¹.

Тойнби считал, что каждое испытание на прочность, будь то природный или иноплеменный вызов, есть настоящий двигатель или локомотив, по К. Марксу, исторического процесса, пробуждающий творческую энергию этноса и поднимающий его на новую ступень развития, а иногда и способствующий рождению новых цивилизаций.

Каждая цивилизация сталкивается со своим набором вызовов, и возможность ответа на них в значительной мере определяется уровнем развития культуры общества, понимаемая нами вслед за С. И. Гессеном в весьма широком диапазоне², который в категории «культура» объединил три слоя развития общества – образованность, гражданственность и цивилизация. В свою очередь образованность включает науку, искусство, нравственность и религию; гражданственность – право и государственность; цивилизация – хозяйство (экономику) и технику.

В современном мире выделяют такие глобальные вызовы, как демографические, экологические, энергетические; вызовы со-

¹ Статистика ЮНЕСКО. Россия в фактах и цифрах. – Текст: электронный // Статистика ЮНЕСКО. Свободная энциклопедия. – URL: <http://www.liveinternet.ru/users/koblentz/post161248219> (дата обращения: 09.01.2020).

² Гессен С. И. Основы педагогики. – М.: Школа-Пресс, 1995. – 448 с.

циально-экономических трансформаций; религиозные, причем последние проявляются как в процессах толерантности религий и их течений, так и в их вырождении и столкновении. И каждый из названных вызовов имеет национальные и пространственно-временные особенности проявления [9].

Не останавливаясь подробно на особенностях глобальных вызовов, обратимся лишь к тем, что характерны для ультраконтинентальных горных и предгорных территорий Центрально-Евразийского трансграничного региона. Специфику их проявления, на наш взгляд, определяет практически экспоненциальный рост экономики и геополитической роли Китая на протяжении последних десятилетий [10], а также продолжающееся влияние ведущих западных стран, которые одновременно являются ориентиром потребительского стандарта и мерилom социально-экономического успеха. Темпы этого роста меняются, но направление остаётся 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 национальных сообществ свойствами и качествами жизни. Есть опасность, что передовые экономики, осознавая все факторы современного функционирования мирового и национального хозяйства, в отличие от «непосвящённых» стран и территорий будут сбрасывать балласт, без которого сами прожить не могут, но который наименее эффективен в настоящее время. Например, сохранение передовых позиций в науке, образовании, медицине, средствах развлечения, отдыхе и досуге, безопасности и передовых технологиях будет поддерживаться преимущественно в собственных границах, создавая такие условия и качество жизни, что наиболее талантливые и эффективные представители третьего мира вынужденно мигрируют из родных пространств в надежде максимально реализоваться. Тем самым обескровливаются местные экономические и интеллектуальные позиции третьих стран, ставя их в вечно проигрывающее и догоняющее положение. Получается своеобразный замкнутый круг.

Возможно и не самый худший вариант развития, когда развивающиеся страны проходят все стадии исторического хозяйственного пути, присущего развитому миру, только за более быстрый период времени и даже, может быть, без слишком очевидных ошибок природоохранного и финансово-производственного плана. Но последние статистические данные показывают, что разрыв между богатыми и бедными обществами увеличивается. Такими темпами создавшееся положение может закрепиться навсегда. В условиях действия либеральных законов и мирового рынка самые ценные активы отстающих территорий прямо или через местных держателей перейдут во владение и пользование странам так называемого золотого миллиарда, транснациональным корпорациям и, возможно, отдельным крупнейшим экономическим державам третьего мира.

Внутренние территории Евразийского региона не всегда в историческом плане по душевым показателям производства, политического и культурного веса были на таких низких позициях, как сейчас. Достаточно перечислить такие территории, которые в разное историческое время оказывали огромное влияние на сопредельные земли или пространства более значимые. Могушество монголов простиралось на территории, на порядок превосходящие площадь современной Монголии (которая почти в 3 раза больше любой современной западноевропейской страны); Ферганская долина, Самаркандское и Бухарское ханства манили путешественников и завоевателей. На тот период времени отсутствие близости морских путей не оказывало такого решающего влияния на место в мировом рейтинге, как степень развитости прилегающих территорий и государств.

Центрально-Евразийский трансграничный регион, на наш взгляд, включает страны, традиционно относящиеся к Центральной Азии, которые ранее в рамках СССР именовались Средней Азией¹, Монголию и Казахстан, а также северо-западную часть Китая (СУАР) и юг Сибири – регионы, расположенные на территории Алтае-Саянской горной области².

¹ Гвоздецкий Н. А., Михайлов Н. И. Физическая география СССР. Азиатская часть: учебник для студентов геогр. фак. ун-тов. – 3-е изд. – М.: Мысль, 1978. – 512 с.

² Центральная Азия. – Текст: электронный // Википедия. Свободная энциклопедия. – URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Центральная_Азия (дата обращения: 09.01.2020).

Картосхема Центрально-Евроазиатского трансграничного региона

Map of Central Eurasian cross-border region

Границы Центрально-Евроазиатского региона вполне логично вписываются в сформулированную для данных целей математико-статистическую формулу центрального положения, где крайними точками выступают многочисленные долготно-широтные координаты Евразии по сторонам света.

Объединение данных пространств в единый макрорегион обосновано не только природно-территориальной общностью, но и тем фактом, что их прошлое развитие в культурном, политическом, экономическом, языковом, этнорелигиозном и транспортно-логистическом разрезах шло совместно. Все рассматриваемые территории являются отдалёнными как от морских побережий, так и от главных центров принятия политических и экономических решений в мире; являются ультраконтинентальными и имеют, соответственно, относительно низкую, за исключением отраслей сырьевого, прежде всего энергетического, характера, конкурентоспособность своего хозяйства.

Методология и методы исследования. Цель проведённого исследования – выявить диалектику возможностей и ри-

сков развития Центрально-Евроазиатского трансграничного региона в случае реализации инфраструктурных мегапроектов – транзитной трансконтинентальной магистрали – Экономический пояс Шёлкового пути и др. Задачи исследования: оценить риски развития; оценить возможности развития Центрально-Евроазиатского трансграничного региона. Исследование проведено в рамках системно-диалектического подхода развития любой территориальной системы. При этом она изучается на разных стадиях своего развития – формирования, функционирования и развития. Данный подход применим для того чтобы показать, как в современных условиях в результате деформации всей мирохозяйственной системы из-за различных факторов глобального и макрорегионального масштаба происходят негативные изменения в исследуемых пространствах. На планетарном уровне это очевидное сейчас изменение климата, реальное и, к сожалению, прогрессирующее опустынивание на равнинных и межгорных пространствах рассматриваемого макрорегиона и таяние ледников в горах, а также

смена технологических, социально-экономических укладов и ведущих факторов мирового развития – передел сфер влияния и рынков сбыта. На макротерриториальном уровне – в результате привнесённого воздействия – освоения новых месторождений полезных ископаемых и строительства транснациональных транспортно-логистических коммуникаций – нами выявлен широкий спектр влияния на хозяйственные, геополитические, геоэкономические, социокультурные и экологические стороны жизнедеятельности рассматриваемого пространства. В результате рассмотрения мировой практики функционирования крупных трансконтинентальных проектов, особенностей и моделей развития стран Центральной Евразии их страноведческая и экономико-географическая характеристика позволили предложить некоторые пути их развития в условиях финансово-экономического и геополитического давления Китая и третьих стран в новых стратегических условиях [1]. Использование статистических данных и применение математико-статистического аппарата позволили подтвердить центральное ультраконтинентальное положение данного региона со всеми вытекающими из этого проблемами социально-экономического характера, сложностями и возможностями, которые даёт совокупность ресурсного, культурно-исторического и людского потенциала, этого важнейшего пока не объединённого значимыми союзами и соглашениями пространственно-срединного объекта [3]. При этом очень продуктивен подход американских авторов, работающих в области новой экономической географии, выкладки которых были использованы при анализе конкурентных преимуществ рассматриваемой территории [15].

Результаты исследования и их об- суждение. В данном срединном пространстве Евразии пересекаются геополитические и геоэкономические интересы ведущих мировых факторов. К их числу, наряду с США, Китаем и Россией, можно будет отнести в случае полного освобождения от санкций и Иран. Эти страны (за исключением США), предлагающие в том числе свои модели социально-культурного развития, имеют через регионы Центральной Евразии общие границы, соответственно, могут осуществить совместные трансграничные мегапроекты. В случае их эффективной реализации каждая из отмеченных

держав получает очень существенные дивиденды. Естественно, для развитых стран совершенно неприемлема ситуация объединения в союз центрально-евроазиатских пространств по типу ЕС или НАФТА (тем более НАТО) с тремя главными «возмутителями спокойствия» в западном мире. Ведь в случае позитивного результата к данному суперконгломерату начнут тяготеть четвёртая экономика мира – Индия, её главный современный противник Пакистан и забытый лидер Ближнего Востока, развивающаяся Турция. Совместными усилиями они смогут урегулировать ситуацию в Афганистане и получить грандиозные возможности по созданию общего экономического (может, политического или геополитического) пространства, включающего как внутренние, так и морские регионы, на территории которого сейчас проживает около 3,55 млрд чел.

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 – носят латентный характер и сдерживаются более сильными державами. Получив независимость, государства региона стоят перед выбором путей развития; и одним из них является вариант развития транзитных трансконтинентальных магистралей – Экономический пояс Шёлкового пути (ЭПШП), предложенный осенью 2013 г. Председателем Китая Си Цзиньпином, очень заманчив для их экономик. Но предложенный известный мегаинвестиционный проект несёт за собой множество рисков, необходимость учёта 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 Центрально-Евроазиатский трансграничный 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. Рассмотрим лишь некоторые из потенциальных рисков в случае реализации столь масштабных проектов.

Экономические риски. Территории, через которые пройдут трансконтиненталь-

ные пути, сразу открываются для международной конкуренции. ЭПШП способствует либерализации международной торговли. Тем более что к китайскому транзитному коридору может присоединиться Индия, заинтересованная в развитии своего «Шёлкового» пути «Север – Юг»¹. И победителем в данной ситуации может однозначно стать Китай, который чётко проводит политику соблюдения собственных интересов, последовательно реализуя концепцию создания Восточной Среднеазиатской экономической зоны, идею строительства Евроазиатского материкового моста – связующего «два материковых моста» – железные дороги СУАР – Кашгар – Ош – Ферганская долина – Иран с Транссибом и иные более поздние проекты. Проигравшими – местные сообщества, потому что создание современной инфраструктуры по доставке китайских товаров в Европу приведёт к ухудшению положения местных производителей [7]. В этих проектах пока не обговариваются варианты защиты от дешёвого импорта, в их реализации не просматривается участие формальных и общественных институтов, контролирующих и регулирующих социальные и экологические аспекты деятельности зарубежных инвесторов. И в сложившейся ситуации, по мнению Ксавье Рише², можно получить «одного победителя и многих проигравших».

Кроме того, существенную часть доходов в экономике центрально-евроазиатских стран составляют поступления рентного характера. Однако в случае формирования «транзитной» экономики вместо стабилизации национальных экономик может создаться политическая система присвоения доходов от транспортно-транзитной деятельности узким кругом элитарных слоёв общества с элементами благотворительности в виде прямой помощи остальному населению (или его части) и косвенного перераспределения доходов. При этом стимулов для развития высокотехнологичных производств может и не возникнуть.

Геополитические риски. Либерализация рынков способствует формированию открытого общества, к чему большинство стран Центрально-Евроазиатского региона, относящихся в основном к исламскому

миру, ещё не готово. Возможно дальнейшее расслоение общества, активизация процессов ксенофобии и синофобии, возникновение конфликтов между радикально настроенной частью национального общества и так называемыми «западниками», настроенными на европейский образ жизни и европейские ценности. Кроме того, нельзя не учитывать неоднородность самого ислама, наличие неразрешимых противоречий между множеством его течений да и усиление терроризма, который также зачастую имеет исламистские корни. Всё это мало способствует развитию данных стран в рамках одной стратегии.

Экологические риски реализации проекта ЭПШП также весьма серьёзны и связаны не столько со строительством и эксплуатацией транспортных магистралей, сколько с последующей индустриализацией прилегающих территорий, их экологической колонизацией. Трудно допустить, что китайские инвесторы, экономика которых до сих пор находится в основном на этапе «коричневых» – экологоёмких технологий, будут внедрять ресурсосберегающие и экологически безопасные технологии «зелёной» 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. Всё это будет нести дополнительные антропогенные нагрузки на чрезмерно перенаселённые равнинные территории и стимулировать рост населения и производства в экологически значимых горных экосистемах, способствуя их разрушению.

Объективная проблема вододефицита в регионе осложняется не решением вопросов вододеления, когда большая часть водных ресурсов формируется в горных регионах Таджикистана и Кыргызстана, а потребляется – в Казахстане, Туркмении, Узбекистане, при этом нет политического основания, жёстко определяющего объём и режим их изъятия. На территории Кыргызстана, например, формируется 75,2 % стока Сырдарьи, в Таджикистане – 2,7 % стока Сырдарьи и 74 % Амударьи, в Узбекистане – 15,2 и 8,5 %, соответственно³. В итоге большинство стран региона функционируют в условиях вододефицита, причём вне международного поля норматив-

¹ Индия создаёт свой собственный Шёлковый путь. – URL: <http://www.warandpeace.ru/ru/news/view/122402/Шепард>. (дата обращения: 09.01.2020). – Текст: электронный.

² Рише Ксавье. Один победитель и многие проигравшие // Гудок. – 2017. – № 120. – 19 июля.

³ Статистика стран мира. Экономика, численность населения, государственное устройство стран мира. – Текст: электронный // Страны мира. – URL: <http://www.iformatsiya.ru> (дата обращения: 09.01.2020).

но-правового регулирования водопользования в трансграничных речных бассейнах, так как до сих пор не подписали международные соглашения в этой области [6].

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 позитивные примеры горных районов Швейцарии, офшорных мини-государств Лихтенштейна, Андорры, Сан-Марино, следует учитывать, что в современных условиях Центральной Азии если и достигнуты позитивные результаты в душевых показателях производства или уровня жизни, то они связаны либо со сравнительно большими (с учётом местных возможностей населения и хозяйства) инвестициями центров, либо за счёт иных,

например, экологических издержек. Для Восточно-Казахстанской области, например, сравнительный экономический успех привёл к мировому лидерству по особо опасным загрязнениям. Туристские специализации Алтая и Тувы реализуются за счёт инфраструктурных проектов государства, без них здесь было бы возможно развитие лишь экстремальных видов туризма.

Если проанализировать налоговые платежи в местные бюджеты, то окажется, что сектор гостеприимства 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 более высоким потенциалом человеческого, производственного и технологического капитала. В таблице приведены расстояния до крупнейших мировых портов в разных частях света Евразии, от столиц регионов и стран Центрально-Евразийского трансграничья, чтошний раз подчёркивает необходимость инфраструктурной увязки их внутренних пространств.

**Расстояние до морских портов от столиц территорий и стран
Центрально-Евразийского трансграничного региона (по прямой)**

<i>Расстояние до портов, км</i>	<i>Урумчи</i>	<i>Барнаул</i>	<i>Ташкент</i>	<i>Усть-Каменогорск</i>	<i>Кызыл</i>	<i>Улан-Батор</i>
Архангельск	3 360	2 626	2 918	2 917	3 516	4 244
Новороссийск	3 822	3 427	3 585	3 378	4 066	5 160
Владивосток	3 402	3 666	3 522	3 772	3 143	1 999
Шанхай	3 361	3 890	3 658	3 803	3 128	2 224
Мумбаи	3 469	3 931	3 827	3 546	3 620	4 415
Санкт-Петербург	3 872	3 255	3 455	3 407	4 058	4 903
Среднее расстояние	3 547	3 466	3 494	3 470	3 588	3 824

Эффективность подобных проектов будет только при встраивании собственных стратегий в интересыкратно превосходящих по политической и экономической мощности акторов. У России имеются свои транспортно-транзитные интересы в регионе [2]. По мнению Л. Б. Вардомского, стране необходимо строительство меридиональных соединений, которые связывают Новосибирск и Китай, Тюмень и Индию, Красноярск и Китай, Саратов и Иран (через центрально-евразийские территории) [5]. Не следует забывать и о проекте Трансевразийского пояса вдоль Транссиба,

выдвинутом ОАО «Российские железные дороги». Его реализация приведет к модернизации транспортной инфраструктуры и будет способствовать переформатированию хозяйства прилегающей территории.

Для РФ не входящие в её состав центрально-евразийские 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 на международных рынках.

При этом часто себестоимость их производства ниже российской. В-третьих, здесь пока ещё есть рынок для отечественных технологичных товаров. В-четвёртых, России просто необходимы в современных условиях как страны, максимально дружелюбно настроенные к нашему народу, языку и культуре, так и спокойное приграничье [8].

К сожалению, нет однозначных научных либо экспертных долгосрочных прогнозов по стоимости на мировых рынках сырьевых, в том числе и энергетических, товаров для реального и точного планирования наполняемости государственных бюджетов. Несмотря на ограниченный характер и реальную истощаемость запасов многих видов минерального сырья, нет чёткого понимания того, по какой цене можно будет продавать данные продукты через 20 и более лет. В работах Л. А. Безрукова [4] и Ю. Л. Пивоварова [11] эта ситуация с разными контекстами подробно проанализирована.

Ещё сложнее определить, какая доля из продаваемого сырья останется местному населению. Вопрос даже не в цене на рынке, а в прибыльности этих проектов для местных сообществ. Стоимость технологий, инфраструктуры, техники, ведущих специалистов и предполагаемая вывозимая прибыль сторонних инвесторов могут быть такими, что придётся экономить на удалённых, ультраконтинентальных территориях практически на всём: природоохранных мероприятиях, зарплатах и безопасности местной рабочей силы, создании приемлемых социальных и культурно-досуговых условий бытия рядового населения.

Поэтому одним из важнейших факторов более или менее равноправного и максимально приемлемого качественного развития внутренних удалённых территорий является возможность местного научно-аналитического сообщества участвовать в разработке, принятии решений по стратегическому планированию видов и способов хозяйственного, в том числе инфраструктурного, освоения регионов, а также их включению в процессы обсуждения и управления национальными и межнациональными мегапроектами, реализуемыми на их территории. Хотелось бы подчеркнуть, что имеется в виду не столько бизнес-властная вертикаль стран и регионов внутренних евроазиатских пространств, сколько интеллектуальная национальная

элита данных территорий, которую через включение в прибыль проектов нельзя (и невыгодно) массово заинтересовать и сделать адептами неэффективного, неправильного развития местных территорий.

Закключение. Проведённый анализ развития стран Центрально-Евроазиатского трансграничного региона показал, что развитие транзитных трансконтинентальных маршрутов, несмотря на рассмотренные риски, связанные с их освоением, может 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 его получения требуется общая социально-экономическая стратегия их развития, разработанная с учётом местных особенностей неоднородной территории. 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 новый импульс для своего развития. Необходимо выявление приемлемой производственно-инвестиционной специализации такого уровня инновационности, чтобы в среднесрочной перспективе не возникло опасения чрезмерного отставания от передовых приморских пространств и ведущих мегарегионов мира.

В долгосрочной перспективе, согласно нашим выводам, требуется создание каркаса мощных агломерационных экономик, плотно взаимосвязанных между собой. Нельзя допустить 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 в настоящее время имеющих определённые предпосылки создания. Идея кластерного развития уже далеко не нова, но достаточно актуальна в научном дискурсе, и логично по максимуму использовать преимущества существующего географического положения [16; 17].

На наш взгляд, в Центрально-Евразийском трансграничном регионе должны быть связаны все входящие территории и в транспортно-инфраструктурном, и в промышленно-стадийном корпоративном плане. Нужны местные транснациональные компании, работающие в основном на рынках рассматриваемой территории с довольно значительным и людским, и экономическим совокупным потенциалом. И только в результате суммирования совместных усилий есть возможность создания новых центров дополнительной прибавочной стоимости с обязательным наличием штаб-квартир во внутренних городах. В развитых странах, например, есть несколько примеров эффективного и, соответственно, очень конкурентоспособного в мировом пространстве функционирования срединных центров. В США есть два крупнейших авиаузла во внутренних регионах – в Чикаго и Атланте, аналогично один из важнейших хабов всей Европы – внутренний Франкфурт-на-Майне. В нашем случае к названному Ташкентско-Шимкентскому авиаузлу необходимо сформировать ещё как минимум три значимых мегапорта. Это российские Барнаул и Иркутск, а в Китае есть смысл создания нового центра не в Урумчи, а гораздо ближе к юго-восточным границам СУАР для полного взаимодействия с провинциями внутреннего Китая и притяжения не только самых ультраконтинентальных территорий государства, но и прилегающих к ним его центральных областей. Все четыре предлагаемых авиаузла одновременно должны стать важнейшими новыми промышленно-инновационными площадками Центрально-Евразийского пространства.

Отмечены чрезвычайные перспективы в формировании нового промышленного кластера лёгкой промышленности в Ферганской долине на стыке границ Узбекистана, Таджикистана и Киргизии, где сейчас одновременно с наличием избыточной массы рабочей силы, высокой плотности населения существует очаг напряжённости этнорелигиозного и межэлитного характера. В разрешении данного конфликта заинтересованы в том числе Китай и Россия. Сейчас ТНК отказываются от многих массовых производств в Китае, пытаясь перенести их во Вьетнам, Бангладеш, но Ферганская долина находится как раз на ЭПШП, а очаг потенциального сепаратизма крайне опасен для внутренних регионов поднебесного государства. Здесь же находятся огромные объёмы выращиваемого сырья как растительного, так и животного происхождения, а также исторические рынки России, готовые потреблять массовый продукт бывших республик Средней Азии. В этом случае всё-таки удастся избежать ловушки северного и удалённого положения, которое несколько гиперболизировано описано в известной работе Хилл и Гэдди [18].

В рамках данной статьи мы не будем останавливаться на конкретных проектах промышленно-инновационного развития Барнаула и Иркутска, но отметим, что в первом случае необходима плотная связь с Новосибирской и Новокузнецко-Прокопьевской агломерациями, а во втором возможно продвижение туризма в монгольском направлении и промышленно-услуговая кооперация с соседней страной. Тогда озеро Хубсугул и окрестности могут составить конкуренцию Байкалу, с одной стороны, а с другой – разгрузить его и увеличить совокупный рекреационный потенциал 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. Баденков Ю. П. Жизнь в горах. Природное и культурное разнообразие – разнообразие моделей развития. М.: ГЕОС, 2017. 479 с.
2. Балдано М. Н. Роль России в развитии международных транспортных коридоров Евразии // Азиатская Россия: история и современный дискурс: сб. науч. ст. Новосибирск: Апельсин, 2010. 280 с.
3. Безруков Л. А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. Новосибирск: Гео, 2008. 369 с.

4. Безруков Л. А. Экономико-географическое макроположение Сибири и проблема эффективности ее хозяйства // География и природные ресурсы. 2007. № 3. С. 149–158.
5. Вардомский Л. Б. Транзитный потенциал Казахстана в контексте евразийской интеграции // ЭКО. 2015. № 8. С. 59–78.
6. Винокуров Ю. И., Краснаярова Б. А. Водно-экологический градиент международного сотрудничества в Центральной Азии // Вода и водные ресурсы: системообразующие функции в природе и экономике: сб. науч. тр. / отв. ред. В. Г. Пряжинская. Новочеркасск: ЮРГТУ (НПИ), 2012. С. 387–394.
7. Глинкина С. П. Китайская стратегия освоения постсоветского пространства и судьба евразийского экономического союза // Россия в XXI веке: глобальные вызовы и перспективы развития: материалы Третьего международного форума. М.: Ин-т экон. стратегий, 2014. С. 59.
8. Кротов А. В. Вызовы геополитического и геоэкономического характера центральноазиатским территориям в контексте их ультраконтинентального положения // Society and Security Insights. 2018. № 2. С. 139–158.
9. Кузык Б. Н. Россия в цивилизационном измерении: фундаментальные основы стратегии инновационного развития. М.: Институт экономических стратегий, 2008. 864 с.
10. Кузык Б. Н., Титаренко М. Л. Китай – Россия-2050: стратегия соразвития. М.: Ин-т экон. стратегий, 2006. 654 с.
11. Пивоваров Ю. Л. Сжатие интенсивно используемого пространства: концепция макрорегионального развития России // Известия РАН. Серия «География». 1997. № 5. С. 114–124.
12. Тимохин Д. В. Цифровизация экономики: современное состояние, проблемы и перспективы развития в России // Человек. Общество. Инклюзия. 2018. № 3. С. 57–66.
13. Тойнби А. Дж. Постигание истории: пер. с англ. / сост. А. П. Огурцов; вступ. ст. В. И. Уколовой; закл. ст. Е. Б. Рашковского. М.: Прогресс, 1991. 736 с.
14. Asheim B. T., Isaksen A. Regional Innovation Systems: The integration of Local “Sticky” and Global “Ubiquitous” Knowledge. Paper presented in the Proceeding of the “Conference on Regional Innovation Systems in Europe”. Donostia-San-Sebastian, 1999. September-October.
15. Krugman P. R., Obstfeld M. International Economics: Theory and Policy, sixth edition. Boston: Addison Wesley, 2003. 754 p.
16. Enright M. Why Clusters are the Way to Win the Game // World Link. 1992. № 5. July-August. Pp. 24–25.
17. Enright M. The Geographical Scope of Competitive Advantage // Stuck in the Region? Changing scales for regional identity / ed. by E. Dirven, J. Groenewegen and S. van Hoof. Utrecht, 1993. Pp. 87–102.
18. Fiona Hill, Clifford Gaddy. The Siberian Curse: How Communist Planners Left Russia Out in the Cold. Washington: Brookings Institution Press, 2003. 240 p.

Статья поступила в редакцию 22.01.2020; принята к публикации 25.02.2020

Сведения об авторах

Краснаярова Бэлла Александровна, доктор географических наук, профессор, Институт водных и экологических проблем СО РАН; 656038, Россия, г. Барнаул, ул. Молодёжная, 1; Алтайский государственный университет; 656038, Россия, г. Барнаул, пр-т Ленина, 61; e-mail: bella@iwer.ru; <https://orcid.org/0000-0002-0008-1635>.

Кротов Александр Викторович, кандидат географических наук, доцент, Алтайский государственный университет; 656038, Россия, г. Барнаул, пр-т Ленина, 61; e-mail: krotov_av@mail.ru; <https://orcid.org/0000-0002-8050-5126>.

Вклад авторов в статью

Б. А. Краснаярова осуществляла анализ, систематизацию и оформление статьи.

А. В. Кротов проводил сбор данных, анализ и систематизацию материалов исследования.

Библиографическое описание статьи

Краснаярова Б. А., Кротов А. В. Диалектика стратегического развития Центрально-Евразийского трансграничного региона в условиях современных вызовов // Гуманитарный вектор. 2020. Т. 15, № 2. С. 131–141. DOI: 10.21209/1996-7853-2020-15-2-131-141.

References

1. Badenkov, Yu. P. Life in the mountains. Natural and cultural diversity: a variety of development models. M: GEOS, 2017. (In Rus.)
2. Baldano, M. N. Russia's role in the development of international transport corridors of Eurasia. Asian Russia: the history and modern discourse. Novosibirsk: Apelsin, 2010. (In Rus.)
3. Bezrukov, L. A. Continental-oceanic dichotomy in international and regional development. Novosibirsk: Geo, 2008. (In Rus.)

4. Bezrukov, L. A. Economic and geographical macroposition of Siberia and the problem of the efficiency of its economy. *Geography and nature. resources*, no. 3, pp. 149–158, 2007. (In Rus.)
5. Vardomsky, L. B. Transit potential of Kazakhstan in the context of Eurasian integration. *ECO*, no. 8, pp. 59–78, 2015. (In Rus.)
6. Vinokurov, Yu. I., Krasnoyarova, B. A. Water-ecological gradient of international cooperation in Central Asia. *Water and water resources: system-forming functions in nature and economy: Book of Abstracts*, ed. by V. G. Pryazhinskaya. Novocheboksak: PSRSPU (NPI), 2012: 387–394. (In Rus.)
7. Glinkina, S. P. 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. Moscow: 21–22 October 2014*: 59. (In Rus.)
8. Krotov, A. V. 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, 2018. (In Rus.)
9. Kuzik, B. N. *Russia in the civilized dimension: Fundamental principles of innovation development strategy*. M: Institute of Economic Strategies, 2008. (In Rus.)
10. Kuzik, B. N. *China – Russia – 2050: development strategy*. M: Institute of Economic Strategies, 2006. (In Rus.)
11. Pivovarov, Yu. L. Compression of intensively used space: the concept of macro-regional development of Russia. *Izv. RAS. Ser. Geo*, no. 5, pp. 114–124, 1997. (In Rus.)
12. Timokhin, D. V. Digitalization of the economy: current status, problems and development prospects in Russia. *Human. Society. Inclusion*, no. 3, pp. 57–66, 2018. (In Rus.)
13. Toynbee, A. J. *Understanding History: Trans. from Engl.* M: Progress, 1991. (In Rus.)
14. Asheim, B. T., Isaksen A. *Regional Innovation Systems: The integration of Local “Sticky” and Global “Ubiquitous” Knowledge, Proceeding of the Conference on Regional Innovation Systems in Europe. Donostia-San-Sebastian: 30 September 1999 – 2 October 1999*. (In Engl.)
15. Krugman, C. R., Obstfeld M. *International Economics: Theory and Policy*, sixth edition. Boston: Addison Wesley, 2003. (In Engl.)
16. Enright, M. Why Clusters are the Way to Win the Game. *World Link*, no. 5, pp. 24–25, 1992. (In Engl.)
17. Enright, M. The Geographical Scope of Competitive Advantage. *Stuck in the Region? Changing scales for regional identity*. Ed. by Dirven E., Groenewegen J., van Hoof S. Utrecht, 1993: 87–102. (In Engl.)
18. Fiona Hill, Clifford Gaddy. *The Siberian Curse: How Communist Planners Left Russia Out in the Cold*. Washington: Brookings Institution Press, 2003. (In Engl.)

Received: January 22, 2020; accepted for publication February 25, 2020

Information about author

Krasnoyarova Bella A., Doctor of Geography, Professor, Institute of Water and Environmental Problems, Siberian Branch, Russian Academy of Sciences; 1 Molodezhnaya st., Barnaul, 656038, Russia; Altai State University; 61 Lenina ave., Barnaul, 656038, Russia; e-mail: bella@iwep.ru; <https://orcid.org/0000-0002-0008-1635>.

Krotov Alexander V., Candidate of Geography, Associate Professor, Altai State University; 61 Lenina ave., Barnaul, 656038, Russia; e-mail: krotov_av@mail.ru; <https://orcid.org/0000-0002-8050-5126>.

Contribution of authors to the article

B. A. Krasnoyarova the organizer of research, who formulates the problem of research and conclusions.
A. V. Krotov – analysis and systematization of research materials, preparation of the manuscript.

Reference to the article

Krasnoyarova B. A., Krotov A. V. Risks of Strategic Development of the Central Eurasian Region in the Context of Modern Challenges // Humanitarian Vector. 2020. Vol. 15, No. 2. PP. 131–141. DOI: 10.21209/1996-7853-2020-15-2-131-141.