УДК 339.92(476)(571)

Головач Валерий Михайлович – директор Департамента закупок ООО «Военснаб» (г. Москва). *E-mail: valera25_25@mail.ru*

В.М. Головач
V.M. Golovach

Беларусь – Дальний Восток – Китай: к многообразию «шелковых путей» XXI в.

Тема статьи – отношения сотрудничества, сложившиеся в «треугольнике» Беларусь – Дальний Восток РФ – Китай. Акцентирована стратегия развития Беларуси, направленная на систематическое повышение человеческого потенциала и ускоренное технологическое развитие. Обрисована концепция белорусско-китайского индустриального парка «Великий камень». Характеризуя российский Транс-Евроазиатский проект «Razvitie», автор особо выделяет его геополитические и политические аспекты. Во внутриполитическом плане проект несет в себе перспективу ускоренного развития дальневосточных территорий РФ и, следовательно, более гармоничных отношений не только с соседним Китаем, но и с федеральным центром.

Belarus – the Far East – China.
On the multiplicity of the “Silk roads” of the XXI century

The article explores the modes of cooperation in the triangle of Belarus – the Russian Far East – China. Considering Belarus, the author underlines its strategy aimed at the methodical strengthening of human potential and rapid technological development. Outlined is the project of the Chinese-Belorussian “The Great Stone” industrial park. Characterizing the Russian Trans-Eurazian “Razvitie” project, the article focuses on its geopolitical and political aspects. As far as domestic politics is concerned, the project promises to foster the development of the Far-Eastern regions of Russia and, consequently, the harmonization of relations not only with the neighboring China but with the federal authorities as well.

Ключевые слова: *международное сотрудничество, Беларусь, Транс-Евроазиатский пояс «Razvitie», Дальний Восток, принцип опережающего развития, континентальная интеграция, солидарное развитие.*

Keywords: *international cooperation, Belarus, Trans-Euroasian belt "Razvitie", the Far East, principle of outpacing development, continental integration, development through the solidarity principle.*

Как давно доказано историками, легендарный «шелковый путь» древности и средневековья никогда не сводился к какому-то одному единственному маршруту, а представлял собой сложную инфраструктуру караванной торговли с несколькими разветвлениями и ответвлениями. Собственно, и сегодняшняя концепция «шелкового пути» XXI в. развивается именно так – как многосетевой проект, захватывающий территории, иногда далеко стоящие от условной центральной магистрали.

Образ «шелкового пути» вполне уместен и для описания тех интенсивных взаимодействий, которые сегодня в различных форматах развиваются по вектору Беларусь – Дальний Восток – Китай. В основном, они носят экономический характер, но нас в данном случае интересует не столько экономика, сколько общая, прежде всего, политическая логика сотрудничества в этом треугольнике. Начнем с Беларуси.

Беларусь не располагает сколько-нибудь значительными природными ресурсами; с советских времен, когда за ней прочно закрепилась репутация «сборочного цеха» СССР, ее экономика всегда носила сильно выраженный промышленный характер, ориентированный на межреспубликанские обмены. В силу этого распад единого народнохозяйственного комплекса СССР в свое время отразился на Белоруссии чрезвычайно болезненно. К середине 1990-х гг. число людей, живущих за чертой бедности, увеличилось, по сравнению с 1991, г. в 20 раз. В этой ситуации после первых попыток рыночных реформ государство, по сути, отказалось от проведения широкомасштабной приватизации по типу той, которая проходила в других постсоветских странах, и сделало основную ставку на сохранение всего того, что прежде было межреспубликанским, а теперь становилось трансграничным и межгосударственным сотрудничеством. Таким образом, Беларусь – это государство (по самой объективной логике своего развития) ориентированное на интеграционное взаимодействие с другими странами, прежде всего, с Россией.

При этом, в Беларуси понимают, что в долгосрочном плане перспективы такой стратегии решающим образом зависят, во-первых, от систематического повышения технологического уровня производства и, во-вторых, от всего того, что охватывается понятием «индекс человеческого развития» (далее – ИЧР), прежде всего, от достигнутого уровня образования в стране. В глобальном ИЧР Беларусь все последние годы поднималась именно за счет своих успехов в образовании, и этот показатель сегодня у нее оказался выше среднего в сравнении со странами сразу двух регионов – Европы и Центральной Азии. В 2014 г.

Программа развития ООН, рассчитывающая индекс по показателям взрослого образования, отвела Беларуси 53-ю строчку в списке из 187 стран – место, на котором сегодня она опережает все страны постсоветского пространства, за исключением Прибалтики [6]. На рынок труда вышло очень образованное молодое поколение, особенно активное в области коммуникаций и информатики. Сегодня уже и европейская пресса пишет о том, что Беларусь превращается в мощный информационный «хаб» (узел) Восточно-Европейского региона, по своим масштабам сопоставимый с индийским или китайским.

Если говорить именно о белорусско-китайском сотрудничестве, то символом и выражением этой ориентации Минска на глубокую технологическую модернизацию своей экономики становится индустриальный парк «Великий камень» – уникальный по своему масштабу проект, реализуемый с 2010 г. в рамках сотрудничества с Китаем. Парк заложен в 25 км от г. Минска, на стратегически важном пересечении сразу трех крупнейших интеграционных объединений – Евразийского экономического союза, Европейского союза и проекта «Шелковый путь XXI в.». Предполагается, что здесь, на территории около 80 кв. км, будут размещаться высокотехнологичные компании со всего мира: для этого, среди прочего, предусмотрен особый правовой режим либерального законодательства, налоговых льгот и т. п [1]. Основными областями исследований и разработок, как предполагается, должны стать: биотехнологии, фармацевтика, электроника, новые материалы, оптика, медицинское оборудование и механика.

Одновременно Беларусь готова присоединиться к многостороннему проекту «Шелковый путь XXI в.», предполагающему, и это важно подчеркнуть, не только транспортный или логистический, но и обширный экономический коридор между Европой и Азией. Концептуально к проекту нового «шелкового пути» близка идея, сегодня разрабатываемая в России, – концепция «Транс-Евроазиатского пояса RAZVITIE» (далее – ТЕПР), сопряженного «шелковым путем». Как подчеркивают эксперты, смысл этого проекта – в формировании «инвестиционно-экономического пространства нового типа», инфраструктур для транспортировки необходимых ресурсов самого разного характера: энергии, материалов, информации, технологий и даже воды. Речь идет о «гибком единстве» транспортных, энергетических и телекоммуникационных инфраструктурных систем, вплоть до космических технологий. По существу, впервые в столь широком масштабе заявлен принцип опережающего, а не догоняющего развития страны.

Для России, как заявляют представители коллектива разработчиков проекта, особый интерес представляет модернизация Транссиба и направления на Екатеринбург через Казахстан. Естественно, ожидается, что и Казахстан и Беларусь как члены Евразийского экономического союза примут в предстоящих работах заинтересованное

и деятельное участие. Возникает, таким образом, сложная сетевая структура, связывающая Евразийский экономический союз и Китай; в перспективе возможен выход на Хоккайдо и включение Японии в железнодорожные перевозки по БАМу и Транссибу [2]. Более всего от реализации нового проекта должен выиграть именно Транссиб.

По смыслу проекта, новая транспортная система должна, среди прочего, работать на развитие территорий, по которым она проходит, формируя здесь новые поселения и города; именно поэтому проект и называется «пояс», т. е. нечто принципиально более широкое, чем просто новая транспортная магистраль. Характеризуя «пояс Razvitie», его главный идеолог В.И. Якунин специально подчеркивает отличие своего видения проблемы от понятий «страновой мост» и даже «коридор развития», хотя последние и должны включить в «пояс» ее отдельные аспекты. Новый подход, отмечает он, – это принципиально новый геоэкономический, геополитический и геокультурный концепт. «… Геоэкономическая новизна состоит в формировании нового полюса генерации общественного богатства, заметного на фоне имеющихся мировых экономик. Геополитический аспект предполагает создание новой формы международного сотрудничества в совместном стратегическом планировании и неоиндустриальном освоении значительных территорий. Наконец, геокультурный аспект заключается в проявлении евразийского мировоззрения, основанного на цивилизационной идентичности и диалоге цивилизаций между представителями, имеющими разные цивилизационные идентичности» [3].

Эту позицию авторов проекта «Razvitie» стоит рассмотреть подробнее. По-видимому, сегодня мы являемся свидетелями глубинного изменения геополитического характера – внутренней консолидации того, что в литературе уже получило название «Большой Евразии» (в отличие от той Евразии, которую, по традиции, отождествляют с постсоветским Центрально-Азиатским регионом). Речь идет о Евразийском континенте в целом – т. е. территории, охватывающей Европу, постсоветское пространство, Центральную, Восточную и Южную Азию. Вплоть до недавнего времени регионы, размещавшиеся здесь, существовали более или менее обособленно, сегодня идет процесс их взаимопроникновения и взаимопереплетения. По темпам развития и повышению уровней внутренней интеграции, как выявляют специальные исследования, «большая Евразия» сегодня опережает весь мир, и динамика этого развития во многих случаях даже более интенсивная, чем усиление интеграционных взаимодействий внутри составляющих ее макрорегионов (например, в Центральной Азии), т.е. развитие целого («оболочки») опережает развитие своих собственных частей [4]. Это принципиально новое явление на глобальной геополитической карте мира, и его глобальные геополитические смыслы еще предстоит изучать. Пока же с уверенностью можно говорить, как минимум, о том, что

стержнем «континентальной интеграции» является интенсивно развивающееся российско-китайское сближение, и что, помимо объективных интересов двух государств, это сближение связано с принципиально недружественной политикой коллективного Запада по отношению как к Китаю, так и к России, особенно в последнее время. Так или иначе сегодня явственно видно, как это сближение развивалось все последние десятилетия – от взаимной враждебности последних советских десятилетий к обозначившемуся «деловому партнерству» (не лишенному противоречий и взаимного соперничества) в постсоветский период и к «стратегическому партнерству» последних лет. Среди прочего, все это хорошо прослеживается в развитии энергетического диалога сторон: после «изматывающих» переговоров, характерных для прошлого десятилетия, сегодня на самом высоком уровне говорят о прорыве в области энергетического сотрудничества и о начале реализации самых крупных во всем мире проектов по этому направлению. Но дело, конечно, не только в энергетике: уже в 2011 г. в своей программной статье о перспективах становления Евразийского экономического союза Президентом России В.В. Путиным была очерчена концепция формирования «трансконтинентального звена» интеграции – «от Лиссабона и Владивостока» и от «Атлантики до Тихого океана»: сегодняшние проекты целиком и полностью вписываются в эту концепцию.

Нам представляется, что общеконтинентальная интеграция в «большой Евразии» в перспективе превращается в зону наибольшей активности на геоэкономической и геополитической карте мира, и причины этого, среди прочего, лежат в характере реализуемых здесь проектов. Что, собственно говоря, означает повышенное внимание к транспортной проблематике в последние годы? На наш взгляд, это означает, что дальнейшее сотрудничество по этому направлению будет осуществляться не столько на межгосударственной основе, сколько в рамках сотрудничества между уже сложившимися региональными объединениями. К этому вынуждает именно специфика транспортного дела: транспортные коридоры, по самой логике вещей, транснациональны и их проблемы решаются не в сотрудничестве между индивидуальными странами, а в рамках принципиально более широких пространственных схем. Как подчеркивают в этой связи авторы проекта «Razvitie», речь идет о «солидарном развитии» – т. е. о чем-то принципиально новом для геоэкономических и геополитических теорий прошлого. Так или иначе, эксперты уже сегодня подчеркивают крайне низкий уровень взаимной конкурентности государств в тех проектах, которые осуществляются в Большой Евразии: в большинстве случаев это проекты, выгодные всем участникам. Не говоря уже о Китае и России, жизненно заинтересованы в современном железнодорожном сообщении пока еще слабо связанные между собой государства Центральной Азии, много внимания сегодня уделяет реализации своего транспортного

потенциала Беларусь, в плане регионального развития требует радикальной модернизации своих путей сообщений российские Сибирь и Дальний Восток. Именно поэтому мы и считаем, что «континентальная интеграция» имеет совершенно обеспеченную перспективу, становясь наиболее активной зоной глобальных интеграционных процессов.

Разрабатываемый сегодня Транс-Евроазиатский пояс естественным образом захватывает Западную Сибирь, Восточную Сибирь и Дальний Восток России. Как подчеркивают разработчики проекта, прежде всего «Razvitie» создается «под наши собственные требования» – под необходимость экономического освоения дальневосточных территорий и разрешения здесь того демографического кризиса, который в последние годы приобрел характер из года в год растущей депопуляции региона. Проектирование «пояса», собственно, и предполагается начать с новых типов и форм организации поселений, способных стать притягательными центрами для привлечения квалифицированной рабочей силы, прежде всего, молодой. В перспективе, речь идет о появлении здесь 10-ти новых городов – «наукоемких поселений» совершенно нового типа с очень комфортной средой жизни. Сегодня выделяются три больших узла, на которые ориентированы эти планы: узел «Новосибирск – Красноярск» через Кемерово; узел «Астана – Алматы» через Караганду; узел «Владивосток – Хабаровск». Вдоль магистральных транспортных коридоров должна сформироваться так называемая «поселенческо-индустриальная полоса» шириной 200 – 300 км. Основой всего этого должно стать формирование 10 – 15 новых научно-индустриальных областей, ориентированных на наиболее наукоемкие технологии.

Но обратимся к проблемам Дальнего Востока. Регион уже давно связан как с Беларусью, так и с Китаем десятками соглашений по разным видам сотрудничества: здесь их невозможно даже перечислить. Главное другое – как ему органичнее всего вписаться в перспективу развития новых «шелковых путей», чтобы не остаться на них простой «остановкой в пути» или «перевалочным пунктом»? Думается, что в свете всего вышесказанного ставку необходимо делать, прежде всего, на то, на чем в свое время поднялась Беларусь, – на развитии человеческого потенциала. Это тем более важно и необходимо, что именно такая установка и содержится в программах «территорий опережающего развития», сегодня разрабатываемых для восточных регионов страны.

Но у всей этой темы есть еще один важный внутриполитический аспект. В прежние времена – при слаборазвитой общероссийской инфраструктуре – многим регионам Дальнего Востока, объективно говоря, было выгоднее взаимодействовать с более близкими Китаем, Южной Кореей или Японией, чем с Европейской Россией, и это было тем поводом, из-за которого у Центра возникали опасения, что Дальний Восток «уйдет». Насколько такого рода опасения были оправданными, – другой вопрос («китайская экспансия» во все времена была почвой для

самых разных опасений, справедливых и несправедливых), но они были, и это вносило известные трения в отношения между Центром и регионами [5]. В любом случае, ситуация и по сей день воспринимается в дальневосточных регионах как крайне «неравновесная»: мало того, что китайское население по ту сторону Амура в десятки раз превышает население Дальнего Востока, так ещё в китайской модели внутренней политики провинциям и префектурам предоставлена высокая степень автономности, – и все это, в сумме, всегда будет создавать сильное демографическое и экономическое давление на наши дальневосточные рубежи. По существу, здесь уже давно идет «низовая» интеграция с Китаем – на основе трансграничной торговли и трудовой миграции. С другой стороны, именно высокие уровни самостоятельности китайских провинций объективно позволяют оперативно разрешать с ними текущие задачи трансграничного сотрудничества в регионе, тем более что интерес к нему со стороны региональных и муниципальных властей Китая систематически растет. Поэтому можно полагать, что, будь эти территории связаны сквозными инновационными проектами, это позволило бы разрешать текущие и перспективные проблемы на принципиально более высоком уровне – на уровне того «солидарного развития», о котором у нас говорят в последнее время.

Литература и источники:

1. *Указ Президента Республики Беларусь от 05.06.2012 №253 «О Китайско-Белорусском индустриальном парке» [Электронный ресурс] –.– Режим доступа : pravo.newsby.org›Право Беларуси 2013›ukaz0/uk434.htm*
2. *Большие проекты: Транс-Евразийский пояс «Razvitie». Интервью с Юрием Громыко [Электронный ресурс] –.– Режим доступа : erazvitie.org›index.php/article/pojas-razvitie.*
3. *Транс-Евразийский пояс «Razvitie». Из доклада президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина «Интегральный проект солидарного развития на Евро-Азиатском континенте (научно-практическая концепция)», подготовленного на базе Института социально-политических исследований РАН и презентованного на заседании президиума РАН в марте 2014 г. [Электронный ресурс] –.– Режим доступа : kp-plant.ru›upload_data/2015/TEDB-Razvitie*
4. *Винокуров, Е. Ю. Евразийская континентальная интеграция / Е. Ю. Винокуров, А. М. Либман. – Санкт-Петербург, 2012. – 224 с.*
5. *Российско-китайское сотрудничество: проблемы и решения : материалы Всероссийской научно-практической конференция, МГИМО (У) МИД РФ, г. Москва, 21 – 22 декабря 2006 г.) / под ред. А. В. Лукина ; Научно-координационный совет по международным исследованиям МГИМО (У) МИД России. – М. : МГИМО-Университет, 2007.*

6. Human Development Report 2014 [Электронный ресурс] –.– Режим доступа: hdr.undp.org›Data