

География сопряжения: региональная политика КНР и пространственное развитие стран ЕАЭС

© 2017

И.Г. Чубаров

Страны ЕАЭС имеют протяженную границу с Китаем и входят в три из шести предлагаемых им международных экономических коридоров. Цели «пояса и пути» в целом не противоречат основным положениям региональной политики стран ЕАЭС и объективно способствуют повышению связанности глубинных частей Евразии и развитию отдельных ключевых регионов. Однако при сопряжении планов территориального развития необходимо учитывать опасность усиления пространственного неравенства, консервации устаревшей структуры экономики приграничных регионов и возникновения новых экологических рисков.

Ключевые слова: Китай, Евразийский экономический союз, интеграция, пространственное развитие, региональная политика, «Один пояс, один путь», Экономический пояс Шелкового пути.

Евразийский экономический союз (ЕАЭС) и китайская инициатива Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП, она же континентальная часть «пояса и пути») являются крупнейшими новыми интеграционными проектами на постсоветском пространстве. Региональная политика не относится к числу сфер, напрямую регулируемых в рамках ЕАЭС¹, однако возникновение единого рынка товаров, услуг, капитала и рабочей силы и общего транспортного пространства объективно будут оказывать нарастающее влияние на пространственное развитие стран-участниц. Значительное место в постановке и реализации целей пространственного развития любой страны занимают внешние факторы, комплексная оценка которых для ЕАЭС невозможна без учета соседского положения по отношению к уже крупнейшей в мире по ППС китайской экономике. Соседское же положение определяет и существование, помимо отраслевых, разных пространственных масштабов взаимодействия России, Казахстана и Киргизии с Китаем — муниципального, областного, национального.

За последние три года «пояс и путь» вообрал в себя весь комплекс китайских внешних связей. Его неотъемлемой частью является пространственная компонента, которой посвящены специальные разделы в обоих программных документах инициативы². Однако он обращен не только вовне: это также и новый этап в региональной политике самого Китая, который вызовет революционные изменения в географии всего мирового хозяйства³. Положенный на карту, «пояс и путь» представляет собой шесть экономических коридоров, важное место на которых занимают страны ЕАЭС: Россия и Казахстан входят в два коридора, Киргизия и Белоруссия в один (рис. 1). Подписание в 2015 г. со-

Чубаров Илья Георгиевич, кандидат географических наук, старший научный сотрудник ИДВ РАН. E-mail: ilya.chubarov@gmail.com.

Исследование проведено в рамках гранта Президента РФ по государственной поддержке молодых ученых — кандидатов наук № МК-2007.2017.6.

глашения о сопряжении ЕАЭС и ЭПШП делает актуальным изучение комплекса не только отраслевых, но и пространственных проблем взаимодействия двух стратегий, от «поворота на Восток» до выявления транспортно-транзитного потенциала стран-участниц⁴.

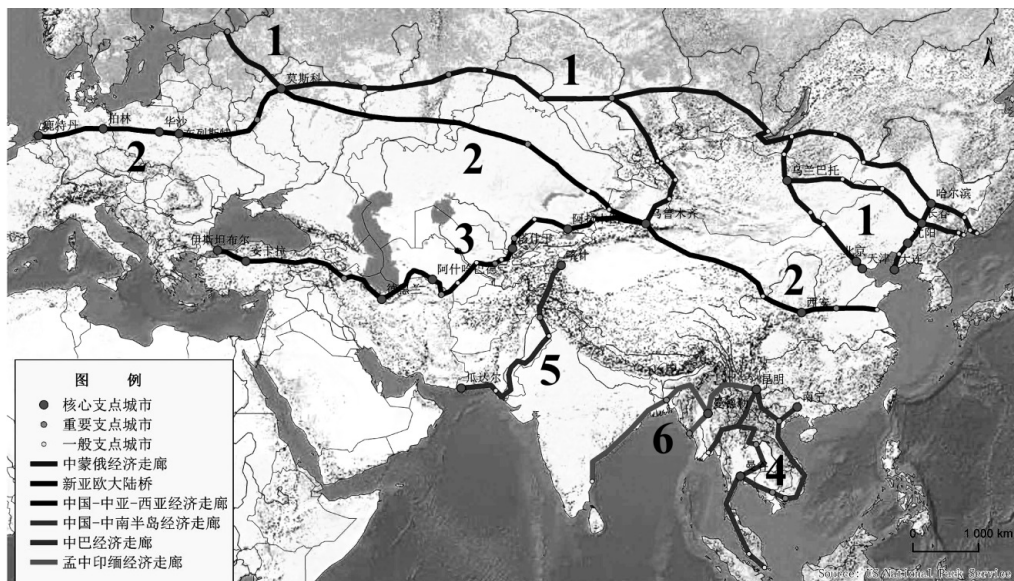


Рис. 1. Шесть экономических коридоров BRI: 1. Россия — Монголия — Китай (РМК); 2. Новый евроазиатский континентальный мост (НЕАКМ); 3. Китай — Средняя Азия — Западная Азия (КСАЗА); 4. Китай — Индокитай; 5. Китай — Пакистан (КПЭК); 6. Бангладеш — Китай — Индия — Мьянма.

Источник: Лю Хуэй, Лю Вэйдун. «И дай и лу» цзяньшэ юй вого цююй фачжань чжань-люэ дэ гуаньси яньцзю: [Связи между ОПОП и стратегиями регионального развития КНР] // Чжунго кэсюэюань юанькань: [Вестник Китайской академии наук]. 2017. № 4. С. 342. DOI: 10.16418/j.issn.1000-3045.2017.04.002

ЭПШП и цели пространственного развития Китая

Как известно, одной из главных социально-экономических проблем Китая является огромный разрыв между приморскими и внутренними территориями⁵. Начавшаяся в 1979 г. политика реформ и открытости привела к концентрации всех наиболее значимых факторов производства в приморских регионах и формированию ярко выраженной устойчивой центр-периферийной территориальной конфигурации. На семь приморских провинций к настоящему времени приходится 2/3 ПИИ и половина всего ВВП страны при трети населения и 10% территории. Для корректировки дисбаланса необходим не административный «перенос» факторов производства в глубь страны (он понизит эффективность экономики в целом), а создание условий для их свободного «перетока». Одним из драйверов этого процесса и является развитие сотрудничества окраинных регионов с приграничными странами «пояса и пути»⁶.

Китайские географы отмечают, что каждый из шести обозначенных «экономических коридоров» ЭПШП тесно связан с развитием определенной периферийной части страны: «Новый евроазиатский континентальный мост» (НЕАКМ), «Китайско-пакистанский экономический коридор» (КПЭК) и экономический коридор «Китай — Средняя Азия — Западная Азия» (КСАЗА) помогут преодолеть «континентальное проклятие» западной части КНР, в первую очередь Синьцзяна; коридоры «Китай — Индокитай»

и «Китай — Мьянма — Бангладеш — Индия» простимулируют юго-запад, провинции Юньнань и Гуанси-Чжуанский АР; аналогичную роль сыграет экономический коридор «Россия — Монголия — Китай» (РМК) для северо-востока (Дунбэй). Новые возможности получают главные города внутренних регионов — Чунцин, Сиань, Чжэнчжоу, Чэнду и Урумчи, а также наиболее выгодно расположенные приграничные центры — Дунсин, Жуйли, Эрэн-Хото, Маньчжоули, Суйфэнхэ⁷. Кроме этого, упрощение доступа на рынки зарубежных стран позволит провести модернизацию промышленности развитой приморской части: четыре города «первой линии» (Пекин, Шанхай, Гуанчжоу и Шэньчжэнь) выйдут на глобальный уровень⁸.

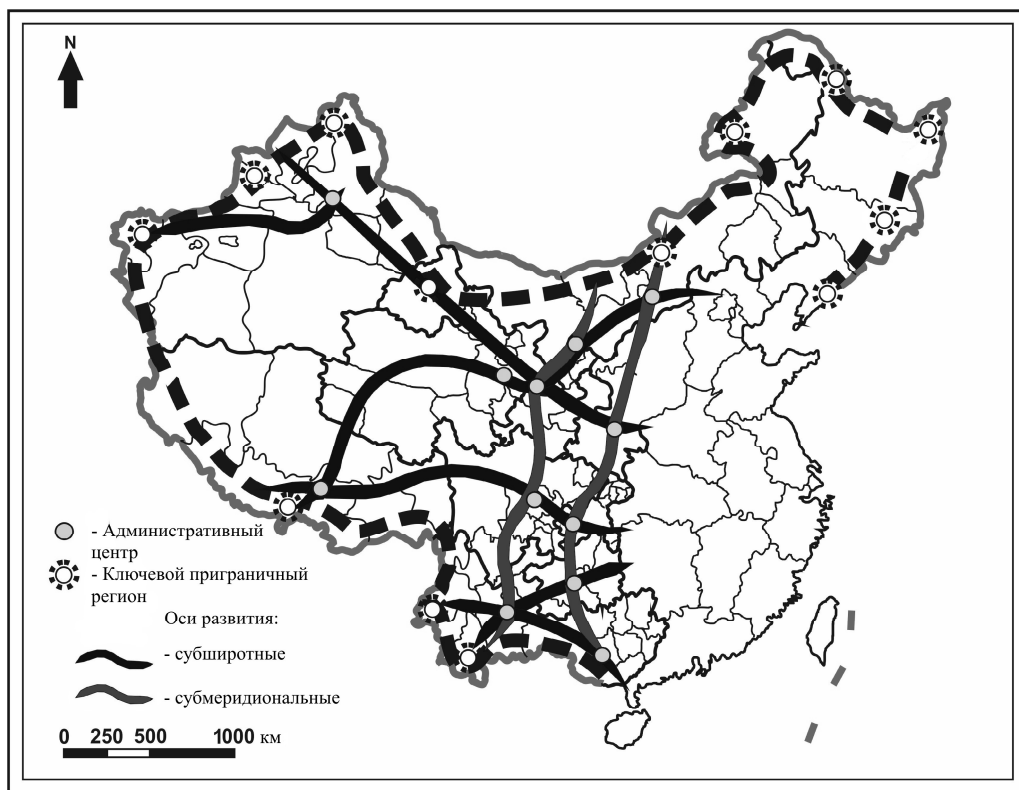


Рис. 2. Схема пространственного развития западного макрорегиона КНР.

Источник: Сибу да кайфа «шисань у» гуйхуа: [Программа развития западных районов в 13-й пятилетке] / Государственный комитет КНР по реформам и развитию. Документ № 87 от 11.01.2017. Прил. 1. С. 10. (Перерисовка автора.)

Начиная с 13-й пятилетки (2016–2020) «пояс и путь» в качестве внешнеэкономической составляющей обозначен во всех четырех главных региональных программах. Четыре граничащих со странами ЕАЭС региона (СУАР, АРВМ, Хэйлунцзян и Цилинь) входят в две из них, это «большое развитие западных регионов» (*сибу да кайфа*), и «возрождение Северо-Востока» (*Дунбэй чжэньсин*)⁹. При этом необходимо отметить, что восточная часть Внутренней Монголии¹⁰ входит в обе программы¹¹.

Курс «большого развития западных регионов» (*сибу да кайфа*) проводится начиная с 2000 г., им охвачены 12 западных регионов Китая. Согласно пятилетнему плану, пространственная конфигурация макрорегиона будет иметь пять широтных осей, две меридиональные и одну «окружную» (рис. 2). Оси соединяют между собой 12 административных центров, а костяк «окружной» составляют 14 ключевых приграничных районов.

Восемь из них расположены на границах со странами ЕАЭС — пять с Россией, два с Казахстаном и один с Киргизией (табл. 1). Именно на них Китай делает ставку в развитии связей с соседними странами, о чем дополнительно свидетельствует их продвижение по лестнице АТД: Алашанькоу был преобразован из сельского в городской уезд в 2012 г., Фуюань и Хоргос — в 2016 г. Более широкий перечень основных приграничных городов и поселков был утвержден в 2014 г. планом «Урбанизации нового типа»¹². Туда входят все упомянутые в табл. 1, за исключением Бурчуна, а также городские уезды Суйфэнхэ, Тунцзян и Дуннин провинции Хэйлунцзян и Кульджа, Боро-Тала и Тачэн (Чугучак) СУАР. Маньчжоули, Хоргос и Кашгар входят в число восьми пилотных районов приграничной открытости государственного уровня.

Таблица 1

Ключевые приграничные регионы КНР

Ключевой приграничный регион	Место в АТД КНР	Граничащие районы стран ЕАЭС
Хуньчунь	городской уезд Яньбянь-Корейского автономного округа провинции Цзилинь	Хасанский район Приморского края РФ
Фуюань	городской уезд городского округа Цзямусы провинции Хэйлунцзян	Вяземский, имени Лазо, Хабаровский районы и городской округ Хабаровск Хабаровского края, Смидовичский район ЕАО
Хэйхэ	городской округ провинции Хэйлунцзян	Михайловский, Константиновский, Тамбовский Благовещенский, Свободненский районы и городской округ Благовещенск Амурской области РФ
Маньчжоули (Маньчжурия)	городской уезд городского округа Хулун-Буир автономного района Внутренняя Монголия	Забайкальский район Забайкальского края РФ
Бурчун	уезд округа Алтай Или-Казахского автономного округа СУАР	Кош-Агачский район Республики Алтай РФ
Алашанькоу	городской уезд Боро-Тала-Монгольского автономного округа СУАР	Алакольский район Алма-Атинской области Казахстана
Хоргос	городской уезд (открытая технико-экономическая зона) Или-Казахского автономного округа СУАР ¹³	Панфиловский район Алма-Атинской области Казахстана
Кашгар ¹⁴	городской уезд округа Кашгар СУАР	Ат-Башинский район Нарынской области и Алайский, Кара-Кульджинский районы Ошской области Киргизии

Составлено по: Сибу да кайфа «шисань у» гуйхуа: [Программа развития западных районов в 13-й пятилетке] / Государственный комитет КНР по реформам и развитию. Документ № 87 от 11.01.2017. Прил. 1.

В каждой из 12 провинций сформирован список «строек пятилетки» — крупнейших проектов регионального уровня, важных для развития страны в целом. Так, во Внут-

ренной Монголии до 2020 г. будет достроен участок скоростной автодороги G10 Суйфэньхэ — Харбин — Маньжоули (составная часть трансазиатского маршрута АН 6 Красное — Пусан¹⁵). На стадии проектирования находится строительство скоростной железной дороги Цицикар — Хайлар — Маньжоули. Ввод в строй этих двух транспортных артерий является условием функционирования самой северной ветви экономического коридора РМК, а именно транспортного коридора Владивосток — Суйфэньхэ — Харбин — Маньжоули — Чита.



Рис 3. Одна главная ось и четыре экономических центра Северо-Восточного Китая.

Источник: Александрова М.В. Новое видение транспортного положения Северо-Востока Китая в свете концепции «Один пояс, один путь» // *Китай в мировой и региональной политике. История и современность*. 2016. Т. 21. № 21. С. 256–272.

В Синьцзяне будет строиться китайский участок железной дороги Китай — Киргизия — Узбекистан, которая претендует на то, чтобы стать новой связкой экономического коридора КСАЗА в дополнение к основному в настоящее время маршруту через Алма-Ату и Ташкент. В этом случае улучшит свою транспортно-экономическую значимость Кашгар — крупнейший город южной части СУАР (Кашгарии) и стартовый пункт экономического коридора в Пакистан. Также планируется завершить строительство скоростной автодороги G318 Цзинхэ — Алашанькоу, которая соединит казахстанский Достык напрямую с Урумчи и улучшит логистику на этом участке экономического коридора НЕАКМ. Предусмотрены меры для модернизации транспортных путей из СУАР в сторо-

ну западной части Монголии, а также развитие транспортного узла в Хух-Хото (западная и центральная ветки коридора РМК).

Программа возрождения северо-восточного макрорегиона КНР была выдвинута в середине 2000-х годов и направлена на создание новых факторов роста в этой когда-то наиболее развитой, а последние десятилетия все более и более отстающей «старопромышленной» части страны. Упадок Дунбэя связан с повышенной долей малоприбыльных государственных предприятий и «утяжеленной» промышленной структурой на фоне более гибких частных предприятий приморской полосы, сделавших ставку на экспорт, а также со значительным числом сырьевых моногородов. Правительство проводит реформу госпредприятий и стимулирует реструктуризацию экономики, старается активизировать международное сотрудничество и улучшить транспортное положение удаленных от моря районов¹⁶.

Главную пространственную ось Дунбэя Далянь — Шэньян — Чанчунь — Харбин пересекают несколько второстепенных субширотных осей, две из которых выходят к границам России: это ось Маньчжоули — Суйфэньхэ (включая центральный участок Цидикар — Дацин — Харбин — Муданьцзян) и ось Аршань — Хуньчунь (центральный участок Чанчунь — г. Цзилинь) (рис. 3.) Первая — это часть «северной» ветки ЭК РМК, вторая — ее более южного «дублера» Зарубино — Хуньчунь — Чанчунь — Аршань — Чойбалсан — Улан-Батор. В 2015 г. провинция Хэйлунцзян приняла план, в котором более подробно обосновывается развитие тех частей экономических коридоров «поояса и пути», которые проходят по территории провинции¹⁷.

Видно, что маршруты ЭПШП внутри Китая фактически совпадают с осями перспективного освоения соответствующих китайских территорий. В рамках «поояса и пути» Китай предполагает интегрировать сложившиеся внутри и за рубежом оси развития и осуществлять их совместное территориальное планирование через «интерфейс» международных экономических коридоров с учетом нужд внутрикитайской региональной политики. Дальше всего по этому пути, по всей видимости, продвинулся китайско-пакистанский экономический коридор, предварительный планировочный проект которого попал в прессу в мае 2017 г.¹⁸

ЭПШП и региональная политика стран ЕАЭС

Несмотря на принципиально отличную от китайской идеологию перехода от плановой экономики к рыночной, большинство постсоветских стран также испытало значительный рост пространственного неравенства. В **России** неравномерность пространственного развития и усиление дифференциации регионов по уровню и темпам роста входят в число основных вызовов экономической безопасности страны¹⁹. Общим направлением изменения пространственной структуры экономики России за период 1990–2015 гг. по большинству показателей экономической деятельности явилось увеличение доли западных регионов за счет снижения восточных. Важную роль в реализации планов подъема **Дальнего Востока**, объявленных приоритетом России на XXI век, играют внешние связи, большая часть которых приходится на Китай.

При всех своих негативных эффектах валютный кризис значительно повысил экспортный потенциал произведенных в России товаров и услуг. В отраслевом разрезе рост уровня жизни на Дальнем Востоке возможен за счет развития морехозяйственных структур, добычи и обработки сырья, туризма, модернизации транспортной инфраструктуры и развития научно-образовательного кластера²⁰. Увеличение уровня международной открытости дает шанс на экспортно ориентированную модернизацию хозяйства и сокращение многовекового отставания Дальнего Востока и Прибайкалья от центральных регионов России. В то же время существует опасность консервации устаревшей структуры экономики²¹ и возникновения серьезных проблем экологического характера²².

Четыре участка наиболее интенсивного трансграничного сотрудничества сложились вокруг трех крупнейших городов региона (Владивосток, Хабаровск, Благовещенск) и участка Забайкальск — Маньчжоули на месте основного хода железной дороги. Особенно выделяется Благовещенск, где формируется уникальная трансграничная городская агломерация с китайским «городом-близнецом» Хэйхэ²³, вехой в развитии которой станет ввод в эксплуатацию в 2019 г. трансграничного моста. Ввод в строй трансграничного железнодорожного моста Нижнеленинское — Тунцзян в 2018 г., возможно, будет способствовать увеличению плотности контактов между КНР и ЕАО и возникновению нового полюса взаимодействия.

Подсчеты показывают, что юг Дальнего Востока имеет одно из наиболее выгодных ЭГП в стране, что создает предпосылки для коммерчески успешной интеграции в экономику АТР²⁴. Туда «упираются» сразу две оси пространственного развития Северо-Восточного Китая, на противоположных концах которых находятся Забайкальский край и Монголия. Запланированная автотрасса Маньчжоули — Суйфэнхэ практически по прямой свяжет Забайкальск и Уссурийск (1520 км вместо почти 3000 км по российской территории), выигрыш при использовании этой дороги при поездке, например, из Читы во Владивосток составит более 700 км²⁵.

Помимо развития Дальнего Востока и Прибайкалья, необходимо учитывать улучшение транспортной связанности центра Евразии для преодоления «континентального проклятия» регионов **юга Сибири**²⁶. Предлагаемая Китаем западная ветвь коридора РМК пролегает через Западную Монголию. От Урумчи в СУАР маршрут идет в монгольский Ховд (КПП Булган — Такишкент), а затем раздваивается — западная ветка идет через Улгий в Горно-Алтайск (погранпереход Ташанта), и затем на Барнаул и Новосибирск, а восточная через Улангом в Кызыл (КПП Хандагайты — Боршоо), и затем на Абакан и Красноярск. Этот маршрут нацелен на расширение торговых связей СУАР на север, где с российской стороны «входными точками» будут выступать республики Тува и Алтай. Обе они относятся к числу наименее развитых в стране по всем показателям, поэтому заинтересованы в задействовании внешних ресурсов роста.

Более активно в этом направлении руководство Тувы, где с целью развития грузоперевозок в 2017 г. был изменен маршрут конечного участка федеральной трассы М-54 «Енисей» на Кызыл — Чадан — Хандагайты (вместо Кызыл — Эрзин)²⁷. После модернизации дорожного полотна и придания многостороннего статуса погранпереходу это позволит создать полноценный международный транспортный коридор до Урумчи. Интенсификация контактов с КНР может придать дополнительный импульс развитию западных районов республики, прорабатываются также проекты строительства грузовой Тувинско-Монгольской железной дороги по маршруту Кызыл — Ак-Довурак — Ховд — Урумчи²⁸ и даже Кызыл — Пекин (через Эрдэнэт и Замын-Уудэ)²⁹.

В **Казахстане** важнейшим направлением региональной политики является развитие транспортной инфраструктуры. Поставлена задача реализовать преимущества транзитного расположения на евразийском континенте и сформировать осевую систему территориально-пространственного развития, направленную на усиление внутренней связанности³⁰. Для этого необходимо трансформировать исторически сложившуюся субмеридиональную транспортную сеть (на связь каждого макрорегиона с расположенными севернее регионами России) в комплексную, связывающую все регионы страны. Создание мультимодального «Евразийского транспортного коридора» включено в национальной стратегии «Нурлы Жол» в число ста важнейших шагов развития страны³¹, что перекликается с предложенными Китаем экономическими коридорами НЕАКМ и КСААЗ: два транспортных маршрута в Европу — один через Россию, второй через Каспийское море и Азербайджан, а также третий, в Западную Азию.

Ключевой проект НЕАКМ — это международная автотрасса «Европа — Западный Китай» (ЕЗК) по маршруту Санкт-Петербург — Казань — Оренбург — Актю-

бинск — Алма-Ата — граница КНР. Протяженность 4–8-полосной автодороги 1 категории по территории РФ составит 2574 км, из них 1830 км новых участков³². Несмотря на длительную подготовку (первый меморандум с Казахстаном был подписан в 2008 г.), строительство до сих пор находится на предпроектной стадии (за исключением участка Москва — Санкт-Петербург). В отличие от этого, китайский и казахстанский участки автотрассы (Урумчи — Хоргос — Алма-Ата — Чимкент — Кызыл-Орда — Актюбинск) почти полностью введены в эксплуатацию.

Второй маршрут — это так называемая южная ветвь ЭПШП, вобравшая в себя вынашивавшиеся с 1990-х годов планы развития Транскавказского транспортного коридора (ТРАСЕКА). Развитием интегрированной логистической цепочки Восточная Азия — Каспийское море занимается казахстанский государственный международный логистический оператор KTZ EXPRESS. В 2014 г. был создан совместный китайско-казахский контейнерный терминал в г. Ляньюнган (пров. Цзянсу, КНР). По планам, к 2020 г. он будет обрабатывать до 550 тыс. TEU в год (около 7 млн т). Второе звено — расположенный в СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота» «сухой порт» на границе с Китаем мощностью до 5 млн т грузов в год. Третье звено — единственный в Казахстане международный порт Актау. В 2014 г. были введены в строй железнодорожные ветки Бейнеу — Шелкар и Саксаульская — Жезказган, которые сократили путь между Актау и границей с КНР на более чем 1000 км. Максимальная пропускная способность порта Актау после северного расширения составляет около 20 млн т грузов в год. Падение транзита нефти и нефтепродуктов (перешедших на другие виды транспортировки) с 11 млн т в 2009 г. до 3 млн в 2015 г. создало условия для усложнения обслуживаемой портовым комплексом товарной номенклатуры.

В 2017 г. планируется ввод в эксплуатацию двух новых портовых терминалов — одного в самом Актау, другого в расположенном чуть южнее поселке Курык. Выбор этого места для строительства связан с более благоприятными навигационными условиями (защищенной бухтой) и удобной связкой с железной дорогой (новая ветка Боржакты — Ерсай). По планам, паромный комплекс будет обслуживать до 5 железнодорожных составов в день, или 5 млн т грузов в год³³. Для принятия грузов из Курыка и Актау в Азербайджане с 2010 г. строится новый порт Алят (расположен в 60 км южнее Баку).

В целом, приграничное расположение с Китаем оказывает влияние на развитие южного (Алма-Атинская, Жамбылская, Кызылординская, Южно-Казахстанская области) и центрально-восточного (Восточно-Казахстанская, Карагандинская, Павлодарская области) макрорегионов Казахстана. В восточной части Казахстана близость китайской границы становится основным фактором развития ряда населенных пунктов Казахстана, например, г. Жаркента (бывш. Панфилов), рядом с которым расположена крупнейшая приграничная торговая зона «Хоргос». Благодаря близости демографических ресурсов он имеет потенциал из транзитного пункта вырасти в экспортно ориентированный промышленный центр. В перспективе по этому пути может последовать и г. Зайсан при условии создания «сухого порта» «Майкапшагай» на юге Восточно-Казахстанской области (он заявлен следующим потенциальным «сухим портом»). В расчете на экспорт в Китай планируется развивать местное сельское хозяйство, в первую очередь, животноводство. Также планируется привлекать китайских туристов для развития рекреационных ресурсов Рудного и Южного Алтая. Привлекательны для китайских инвестиций Астана, Алма-Ата и сырьевая прикаспийская часть.

Киргизия, самый маленький по числу жителей сосед КНР, высокогорный рельеф которой предопределил высокий уровень межрегиональных контрастов. За годы суверенитета были нивелированы все достижения советских времен в выравнивании развития регионов³⁴, а диспропорции в их развитии приняли угрожающие масштабы³⁵. На юге республики проживает более половины населения, при этом вклад этой части страны (центр — г. Ош) в экономику составляет менее 30% ВВП³⁶. В 2015 г. три северных регио-

на (г. Бишкек, Чуйская и Иссык-Кульская области) получили 70% инвестиций и произвели более 80% товаров³⁷.

Вопросом национальной безопасности Киргизии является развитие юга и одновременно более тесная интеграция двух частей страны между собой, обеспечение непрерывной транспортной связи между регионами и транспортной независимости³⁵. Транспортное сообщение между северной и южной частями представлено только старой автодорогой Бишкек — Ош, а связывающая железнодорожная ветка проходит через зарубежную территорию, ее полноценное функционирование сильно затруднено. В настоящее время идет строительство автодороги «Север — Юг» по маршруту Бишкек — Балыкчы (бывш. Рыбачий) — Казарман — Джалал-Абад протяженностью 443 км³⁸.

Общую границу с Китаем имеют и юг, и север Киргизии. Северная Иссык-Кульская область, однако, граничит лишь на карте и отделена от Китая высокогорным хребтом Кашкаал-Тоо, поэтому реально о соседском положении можно говорить лишь относительно южных Нарынской и Ошской областей. Здесь расположены пункты пропуска Торугарт (Ат-Башинский район) и Иркештам (Алайский район), соответственно, ближайшие крупные города — Нарын и Сары-Таш. Для полноценной работы коридора КСАЗА китайская сторона хочет построить железную дорогу по маршруту Кашгар — Торугарт — Достук — Джалал-Абад — Андижан, которая свяжет Китай и Узбекистан в обход Казахстана. В Киргизии этот проект вызывает дискуссии: экспертами высказываются сомнения в его окупаемости и соответствии национальным интересам³⁹. Для предотвращения негативных внутренних эффектов строительство железной дороги из Китая в Узбекистан должно идти в связке со строительством транскиргизской железной дороги (один из обсуждаемых сейчас маршрутов: Балыкчы — Кочкор — Достук⁴⁰). Это позволит избежать перекоса в региональном развитии страны и подключит к коридору КСАЗА также северную часть Киргизии. С китайской стороны эти дороги выходят на Кашгар, где начинается экономический коридор в Пакистан, что делает перспективным для Нарынской и Ошской областей развитие животноводства с прицелом на китайский и южноазиатский рынок.

* * *

Сопоставление планов развития западных и северо-восточных регионов КНР на 13-ю пятилетку свидетельствует, что по своей пространственной конфигурации предлагаемые в рамках «пояса и пути» международные коридоры являются выдвинутыми за рубеж продолжениями осей территориального развития приграничных регионов Китая. Реализация этих планов сталкивается с оформленными и неоформленными потребностями пространственного развития граничащих государств. В таком случае ЭПШП является своеобразным «интерфейсом» для расширения рамок территориального планирования на зарубежные страны с целью совместного обсуждения и проработки вариантов, способствующих развитию периферийных частей Китая.

Масштабные трансформации экономического пространства приграничных регионов КНР требуют более полного учета этих факторов при разработке планов территориального развития стран ЕАЭС. Настоящее «сопряжение» требует не только экономической, но и региональной повестки: системный учет закономерностей пространственного развития соседа и задач его территориального планирования на местном уровне позволит существенно повысить отдачу от реализуемых совместных проектов, например, при строительстве трансграничной инфраструктуры. В концепцию пространственного развития Киргизии уже включен пункт о необходимости учитывать китайскую политику создания агломераций и формирования 100 городов с населением, превышающим 1 млн человек, и планы развития западных территорий Китая⁴¹. В России единственным примером является инициатива по разработке совместного проекта планировки территории о. Большой Уссурийский⁴² (аналогично, в Казахстане — это планировка центра пригра-

ничного сотрудничества «Хоргос»). «Пространственное сопряжение» следует осуществлять с учетом накопленных проблем и ошибок в приграничном сотрудничестве, связанных со спецификой устройств управленческих аппаратов двух стран и институциональными ограничениями, накладываемыми периферийным положением регионов по обе стороны границы⁴³.

Предлагаемые китайской стороной «коридоры» в целом не противоречат основным положениям региональной политики граничащих с Китаем стран ЕАЭС. На Дальнем Востоке России они включают обладающий исключительно выгодным ЭГП юг Приморского края, а также узлы приграничного взаимодействия вокруг Хабаровска и Благовещенска. Реализация Китаем мероприятий по повышению конкурентоспособности своих «глубинных» регионов объективно работает на снятие аналогичных ограничений во всей внутренней Евразии, в первую очередь, в среднеазиатских странах и российских республиках юга Сибири (Тува и Алтай). В Казахстане предлагаемые маршруты способствуют развитию субширотных коридоров, что также увеличивает уровень связанности транспортной системы и позволяет полнее использовать транзитный потенциал территории. В Киргизии необходимость первоочередного увеличения внутренней транспортной связанности страны обуславливает желательность развития транспортного коридора КСАЗА через Ошскую область одновременно с укреплением связей между северной и южной частью.

От усиления взаимодействия с Китаем можно ожидать появления дополнительных стимулов для развития у нескольких категорий регионов. Во-первых, традиционно наиболее привлекательные для инвестиций регионы стран ЕАЭС. В России это Москва и Санкт-Петербург с областями, Татарстан, Калужская и Тульская области, Краснодарский край; в Казахстане — Астана, Алма-Ата и прикаспийские области; в Киргизии — Бишкек и Чуйская область. Во-вторых, приграничные регионы за счет увеличения инвестиционной открытости и создания экспортно ориентированных производств — юг Дальнего Востока и Забайкалья, Восточно-Казахстанская и Алматинская области Казахстана, юг Киргизии. В-третьих, регионы, расположенные вдоль предполагаемых транспортных коридоров, значение которых велико для наиболее периферийных частей: российские республики Тува и Алтай, казахстанские города Актау, Чимкент и Актюбинск, киргизские Джалал-Абад, Нарын и Сары-Таш. В сфере привлечения инвестиций из Китая необходимо избежать непродуктивной конкуренции между дальневосточными и байкальскими субъектами и разработать внешнеэкономические стратегии, построенные на конкретных преимуществах каждого из них.

1. Евразийская экономическая комиссия в аналитическом издании «Основные направления экономического развития ЕАЭС до 2030 г.» включает региональное развитие в число 9 основных направлений, но исключительно как сотрудничество между граничащими друг с другом административными единицами стран-участников.
2. Раздел «Тенденция открытости всех районов Китая» документа «Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века» (опубликован в марте 2015 г.) и раздел «Совместное строительство экономических коридоров» второго программного документа «Совместное строительство “Одного пояса, одного пути”: идея, практика и вклад Китая» (опубликован в мае 2017 г.)
3. Ху Аньган. «И дай и лу» — и чан цзинци дили гэмин: [«Один пояс, один путь» — революция в экономической географии] // Гуаньчачжэ. 03.06.2015. URL: http://www.guancha.cn/HuAnGang/2015_06_03_321899_s.shtml
4. *Портяков В.Я.* Россия и китайский проект «Одного пояса, одного пути» // Мир перемен. 2016. №1. С. 138–146.
5. *Самбурова Е.Н.* Региональные диспропорции современного развития экономики Китая // Вестник Московского университета. Сер. 5: География. 2014. № 4. С. 49–55.

6. Сюань Сяовэй. «И дай и лу» цзяньшэ дуй Чжунго цююй фачжан дэ инсян: [Влияние ОПОП на региональное развитие Китая] // Чжунго цзинцзи шибао = China Economic Times. 01.06.2017. С.5. URL: http://lib.cet.com.cn/paper/szb_con/490158.html
7. Лю Хуэй, Лю Вэйдун. «И дай и лу» цзяньшэ юй вого цююй фачжань чжаньлюэ дэ гуаньси янь-цзю: [Связи между ОПОП и стратегиями регионального развития КНР] // Чжунго кэсюэюань юанькань: [Вестник Китайской академии наук]. 2017. № 4. С. 340–347. DOI: 10.16418/j.issn.1000-3045.2017.04.002.
8. См.: Chubarov I., Brooker D. Multiple pathways to global city formation: A functional approach and review of recent evidence in China // Cities. 2013. № 35. Р. 181–189; Чубаров И.Г. Особенности формирования глобальных городов в современном Китае // Проблемы Дальнего Востока. 2013. № 4. С. 61–70.
9. Две другие программы — это «скоординированное развитие столичного региона Пекин – Тяньцзинь – Хэбэй» (Цзин-Цзинь-Цзи) и «развитие экономического пояса реки Янцзы» (Чанцзян цзинцзи дай).
10. Восточная Внутренняя Монголия (Мэндун) включает в себя городские округа Чифэн, Тунляо, Хулун-Буир и аймаки Хинган и Шилин-Гол общей площадью 665 тыс. кв. км (для сравнения, общая площадь трех северо-восточных провинций 787 тыс. кв. км).
11. Намжилова В.О. Экономическое зонирование Автономного района Внутренняя Монголия в контексте региональной политики Китая // Записки Забайкальского отделения Русского географического общества. 2016. С. 251–257.
12. Чубаров И.Г. «Урбанизация нового типа» – новый этап развития городской системы КНР // Проблемы Дальнего Востока. 2015. № 5. С. 83–95.
13. В некоторых источниках указывается, что развитием городского уезда Хоргос занимается Синьцзянский строительно-производственный корпус (особая военно-административная единица уровня провинции).
14. Выхода к госгранице не имеет. Непосредственно на границе находится соседний Кызылсу-Киргизский автономный округ СУАР (приграничные уезды Улугчат, Артуш и Акчи).
15. Направления и номенклатура трансасиатских автодорожных маршрутов утверждены в подготовленном Экономической и социальной комиссией ООН для Азии и Тихого океана Межправительственным соглашением по сети азиатских автомобильных дорог в 2004 г.
16. Александрова М.В. Новое видение транспортного положения Северо-Востока Китая в свете концепции «один пояс, один путь» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2016. Т. 21. № 21. С. 256–272.
17. Ставров И.В. Экономический коридор Китай – Монголия – Россия в стратегии социально-экономического развития провинции Хэйлунцзян // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 2(79). С. 39–50.
18. Exclusive: CPEC master plan revealed. Dawn. 15.06.2017. URL: <https://www.dawn.com/news/1333101/exclusive-cpec-master-plan-revealed>
19. Стратегия экономической безопасности РФ на период до 2030 г. Утверждена Указом Президента РФ от 13 мая 2017 г. № 208.
20. Бакланов П.Я. Тихоокеанская Россия: географические и геополитические факторы развития // Известия РАН. Серия географическая. 2015. №5. С. 8–19.
21. Забелина И.А., Клевакина Е.А. Структурные сдвиги в экономике приграничных регионов РФ и КНР // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2015. № 46. С. 41–55.
22. Шварц Е.А., Симонов Е.А. От экологических угроз к новым правилам и инструментам развития в Евразии // Общественные науки и современность. 2015. № 6. С.29–33.
23. Mikhailova E. Border Tourism on the Russian-Chinese Border // Journal of Siberian Federal University. Humanities and Social Sciences. Krasnoyarsk, 2015. Vol. 3 (8). P. 437–451.
24. Земцов С.П., Бабурин В.Л. Оценка потенциала экономико-географического положения регионов России // Экономика региона. 2016. Т. 12. № 1. С. 117–138.
25. Рассчитано с использованием информационной онлайн-системы «АвтоТрансИнфо». Плата за проезд по маршруту внутри РФ составит около 5600 руб. (исходя из тарифа «Платон» на 2017 г. 1,9 руб/км), плата за проезд через КНР около 9700 руб. (китайский участок: 8500 руб. (исходя из тарифа 0,64 юаня/км для грузовых автомобилей от 14 до 25 т в 2016 г. на участке Суйфэньхэ – Харбин) плюс 1200 за российские участки).

26. Безруков Л.А. Транссиб и Шелковый путь: глобальная инфраструктура и региональное развитие // ЭКО. 2016. №7. С.21–36.
27. Поворот М-54 – новая глава в истории Тувы. Официальный портал Республики Тыва. 06.03.2013. URL: http://gov.tuva.ru/press_center/news/transport/1218/
28. Лебедев В.И., Дабиев Д.Ф. Возможности и перспективы строительства Тувинско-Монгольской магистрали // Экономический анализ: теория и практика. 2014. № 26 (377). С. 39–46.
29. Программа создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия. Портал «Монголия сейчас». URL: <http://news.mongolnow.com/assets/rus-ch-mn.pdf>
30. Прогнозная схема территориально-пространственного развития страны до 2020 года. Утверждена Указом Президента Республики Казахстан № 118 от 21 июля 2011 г., с учетом изменений от 25 августа 2015 г.
31. План нации – 100 шагов по реализации пяти институциональных реформ Президента Республики Казахстан от 20 мая 2015 г. Стратегия «Казахстан – 2050». URL: https://strategy2050.kz/ru/page/message_text2014/
32. Проект создания международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» на территории Российской Федерации. Презентация ГК «Автодор». Февр., 2017 г.
33. В порту Курык открыли паромный комплекс. Лада – Новости города Актау. 06.12.2016. URL: https://www.lada.kz/aktau_news/society/44373-v-mangistauskoy-oblasti-otkryli-paromnyy-kompleks-v-portu-kuryk.html
34. Атаканов Н.А. Диспропорции в развитии регионов Киргизии // Микроэкономика. 2009. №7. С. 228–233.
35. Стратегия развития Кыргызстана до 2031 года (Национальная стратегия – 2031) (Концептуальные положения). Проект 2013 г. / Аппарат Правительства Кыргызской Республики. Отдел экономики и инвестиций.
36. Концепция региональной политики Кыргызской Республики на период 2018–2022 гг., утверждена Постановлением Правительства КР № 194 от 31 марта 2017 г.
37. Кыргызстан в цифрах. Статистический сб. / Нацстатком Кыргызской республики. Бишкек, 2016.
38. Строительство ведется по большей части на кредитные средства, выделенные китайскими правительственными структурами, и силами преимущественно китайских подрядчиков – это часто применяемая Китаем модель сотрудничества с развивающимися странами.
39. Железная дорога Китай – Кыргызстан – Узбекистан: вопросы без ответов. Вечерний Бишкек. 04.02.2013. URL: http://www.vb.kg/doc/214902_jeleznaia_doroga_kitay_kyrgyzstan_uzbekistan_voprosy_bez_otvetov.html
40. Железнодорожный маршрут Китай – Кыргызстан – Узбекистан, предлагаемый Кыргызстаном. Интернет-издание Tazabek. 04.02.2017. URL: www.tazabek.kg/news:1358874
41. Концепция региональной политики Кыргызской Республики ... Раздел 3.3. Внешние рамки региональной политики.
42. Россия планирует развивать с Китаем остров Большой Уссурийский. Восток Медиа. 06.04.2017. URL: <https://vostokmedia.com/news/society/06-04-2017/rossiya-planiruet-razvivat-s-kitaem-ostrov-bolshoy-ussuriyskiy>
43. Зуенко И.Ю. Бюрократия в условиях фронта: проблема эффективности региональных властей в российско-китайских отношениях // Журнал фронтирных исследований. 2017. № 1 (5). С. 51–64.