

Актуальные геополитические вызовы пространственного развития России: три фронта



**ОБЗОРЫ
АНАЛИТИКА
МНЕНИЯ**

**PO
LIT
IQ**

Прямо или косвенно санкции затронули все экономическое пространство России, сформировав теоретически устойчивые группы вызовов. Необходимо обратить внимание на те из них, которые связаны с границами-пространствами, внутри которых национальные интересы России вступают во взаимодействие с внешней средой. Такие границы-пространства в рамках данного аналитического материала именуется фронтами. Подробнее стоит остановиться на трех из них: арктическом, центральноазиатском и дальневосточном.

Арктический фронт определяется его основным транспортным маршрутом — Северным морским путем (далее СМП). Давление стран Запада на Россию после 24 февраля естественным образом коснулось и Арктику. В частности, под западные санкции попало оборудование по сжижению природного газа и соответствующие технологии. В пятом пакете санкций установлен запрет на продажу, поставку, передачу или экспорт в Россию прямо или косвенно товаров и технологий, необходимых для сжижения газа¹. Это затронуло арктические нефтегазовые проекты, которые должны были обеспечить значительную часть загрузки СМП. Это сигнализирует о том, что качество экономического пространства, заключенного в арктический фронт, может претерпеть системный упадок. Однако существует устойчивый долгосрочный фактор, который в перспективе имеет вероятность положительно повлиять на арктический фронт — глобальное потепление. Возможность использовать новые корабли и иные типы контейнеров может позволить перевозить новые типы товаров и большее их количество, что имеет потенциал положительно сказаться на конкурентоспособности СМП как альтернативного маршрута в системе глобальных морских перевозок.

Пространственное развитие в дальневосточном фронте обусловлено статичным компонентом политики ускоренного развития Восточной Сибири и Дальнего Востока, которым является интеграция с экономиками Азиатско-Тихоокеанский региона (далее АТР) и Северо-Восточной Азии. Сегодня Дальний Восток становится одним из главных транспортно-логистических регионов России. За январь – апрель 2022 г. общая перевалка контейнерных грузов увеличилась более чем на 15%, если сравнивать с аналогичным периодом прошлого года (с 625,93 до 720,32 тыс. TEU)². Низкая пропускная способность дальневосточной транспортной инфраструктуры до сих пор является актуальной проблемой, а полноценного «разворота на восток» российская экономика не может осуществить без форсированного развития восточных транспортных путей³. Однако стоит обратить внимание и на сохранение пространственной связанности дальневосточной периферии с центром. Если она не будет повышаться вместе с развитием инфраструктуры, обеспечивающей связь с экономическим пространством АТР, может быть сформирован риск неэкономических «инфекций», о которых предупреждал еще академик А.Г. Гранберг⁴. Речь идет, в частности, о центробежных силах в политическом смысле.

Специфика центральноазиатского фронта пространственного развития — нахождение его за пределами суверенной территории России. Взаимодействие с этим пространством происходит посредством процесса согласования российских национальных интересов как с интересами находящихся в данном пространстве стран, так и с наднациональными (т.е. евразийские интересы). Важнейший вызов, относящийся к данному фронту пространственной экономики, — это необходимость найти ответ инфраструктурному отделению Центральной Азии, части исторического Хартленда, от России. Стоит отметить рост внимания и к проекту железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан — данный проект в случае своей реализации обеспечит функционирование

¹ Над газом сжижились тучи. Официальный сайт Коммерсант [Электронный ресурс] URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5304289> (дата обращения: 31.07.2022)

² Контейнерооборот портов Дальневосточного бассейна в январе-апреле 2022 года вырос на 15%. Официальный сайт Infranews [Электронный ресурс] URL: <https://infranews.ru/logistika/more/59569-kontejnerooborot-portov-dalnevostochnogo-bassejna-v-yanvare-aprele-2022-goda-vyros-na-15/> (дата обращения: 31.07.2022)

³ Без развития логистической инфраструктуры «разворота на восток» не будет — эксперты. Официальный сайт Восток медиа [Электронный ресурс] URL: <https://vostokmedia.com/news/economy/16-05-2022/bez-razvitiya-logisticheskoy-infrastruktury-razvorota-na-vostok-ne-budet-eksperty> (дата обращения: 31.07.2022)

⁴ Гранберг А.Г. Возможны ли распад или сжатие России? // Регион: экономика и социология. - 2011. - №2, - С. 10.

крупнейшей транспортной артерии в Центральной Азии в обход России⁵. По мнению некоторых экспертов, Россия не будет приветствовать строительство данной магистрали по геополитическим причинам⁶. Данный путь не только укрепит влияние Китая в регионе, но и станет кратчайшим маршрутом в страны Ближнего Востока⁷. То, что возрождение данного проекта, разработка которого продолжается более 20-ти лет, происходит в условиях «переориентации логистических потоков в условиях геополитической турбулентности»⁸, представляется очевидным. Выгоду для стран-участников проекта в условиях его незавершенности пока сложно оценить, однако подобная логистическая хорда в обход России представляет собой серьезный вызов ее роли как страны, связывающей транспортную систему Центральной Азии с европейской. Инфраструктурное отдаление Центральной Азии от России через переформатирование структуры трансграничной пространственной связности может повлиять на эффективность реализации российских интересов в данном регионе. Для сохранения преимуществ, России, которую не без причин эксперты называют «незаменимой» в работе евразийских транспортных коридоров⁹, необходимо найти ответ на указанный вызов.

Таким образом, в рамках всех трех фронтов пространственного развития России наблюдаются вызовы, нахождение ответа на которые могут быть включены в политическую повестку. Первый из них – снижение экономической активности на СМП. Однако негативные его последствия можно компенсировать, если попытаться извлечь максимальную выгоду из глобального потепления. Второй связан с неочевидными процессами, связанные с растущей диспропорцией пространственной связности российских восточных территорий с федеральным центром, с одной стороны, и с внешним экономическим пространством, с другой. Необходимо развивать инфраструктуру, обеспечивающую связь как с АТР, так и с центром России. Третий вызов связан с появлением альтернативных транспортных маршрутов в Центральной Азии, что потенциально может негативно сказаться на положении России в регионе.

⁵ Жапаров предложил подписать соглашение о строительстве железной дороги «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» в Самарканде. Официальный сайт Kun.uz [Электронный ресурс] URL: <https://kun.uz/ru/news/2022/07/30/japarov-predlozil-podpisat-soglasheniye-o-stroitelstve-jyeleznoy-dorogi-kitay-kyrgyzstan-uzbekistan-v-samarkande> (дата обращения: 31.07.2022)

⁶ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА КНР–КЫРГЫЗСТАН–УЗБЕКИСТАН: ПОКА ВОПРОСОВ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ОТВЕТОВ. Официальный сайт IA-centr [Электронный ресурс] URL: <https://ia-centr.ru/publications/zheleznaya-doroga-kr-kyrgyzstan-uzbekistan-poka-voprosov-bolshe-chem-otvetov/> (дата обращения: 31.07.2022)

⁷ Там же.

⁸ Ташкент может стать лидером ж/д проекта "Китай — Кыргызстан — Узбекистан" — экономист. Официальный сайт Sputnik Узбекистан [Электронный ресурс] URL: <https://uz.sputniknews.ru/20220721/tashkent-mojet-stat-liderom-jd-proekta-kitay-kyrgyzstan-uzbekistan---ekonomist-26375719.html> (дата обращения: 31.07.2022)

⁹ Тертри Д. Незаменимая держава. «Стальные коридоры Евразии и роль России» // Россия в глобальной политике. Т. 17. №3. Май-июнь 2019. С. 89-104.