

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
ИНСТИТУТ
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИЙ РАН



ИНФОРМАЦИОННЫЙ
ВЫПУСК № 79 (1125)

Серия

«ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ»

ИСЭРТ РАН продолжает знакомить своих подписчиков с наиболее интересными, на наш взгляд, публикациями, затрагивающими актуальные вопросы российской экономики и политики.

В выпуске представлена статья В. Иноземцева «Не потеряться во времени», опубликованная в «Литературной газете», № 36, 17-23 сентября 2014 года.

Вологда
сентябрь, 2014

Не потеряться во времени

События последнего времени – поворот России к Китаю, договор о Евразийском экономическом союзе, обострение отношений с западными партнёрами – свидетельствуют, что Россия вступила в новую «большую игру» в Евразии. Всем этим российское руководство выявляет некую преемственность в отношении к Российской империи и Советскому Союзу и видит своей задачей «реконкисту» в Евразии. Страна намерена проявлять себя в качестве самостоятельного глобального геополитического и геоэкономического центра.

Основанием для подобного поворота выступает устойчивое мнение, что «вектор континентальной, а затем глобальной экспансии, осуществляемый от лица Heartland'a (Heartland – «срединная земля», «сердцевинная земля». – Ред.), является «пространственным смыслом» русской истории». И поэтому, как представляется многим, возникает необходимость дотировать союзников в разных частях света, прежде всего на Востоке и в Латинской Америке, крепить связи с русскоязычными гражданами постсоветских стран вплоть до поддержки шатких самопровозглашаемых госформирований.

Однако, на мой взгляд, важнее остановиться не столько на идеях (их можно трактовать по-разному), сколько на фактах, и подумать, принимая их в расчёт, насколько полезным может стать российский курс на Восток и Юг.

Концепция Heartland'a появилась на рубеже XIX и XX веков в работах британца Х. Макиндера, полагавшего, в частности, что эпоха доминирования морских держав подходит к концу после создания сетей трансконтинентальных железных дорог. Однако с течением времени эта идея не получила практического подтверждения. «Железки» не стали главными артериями мировой экономики. Например, по Транссибу и БАМу намечается к 2018 году перевозить 75 млн. тонн грузов, тогда как через Панамский канал за прошлый год прошёл 321 млн. тонн, а через Суэц – 913 млн.

Примечательно, что страны, замкнутые в континентальных пространствах, были и остаются самыми бедными в своих частях мира. Среди них, например, Боливия, Лаос и Афганистан, Мали и Нигер. Если ещё внимательнее посмотреть на Африку – самый бедный континент, то можно увидеть, что она представляет собой «иное издание» Heartland'a. Африка оказалась практически вне глобальной торговли, разделена массой таможенных барьеров и потому всё более отстаёт, несмотря на огромные природные богатства.

Экономика XXI века выглядит как более «морская», чем любая из экономик прошлого. В начале XX века индустрия США концентрировалась в штатах, отдалённых от побережий, – в Миссисипи и Иллинойсе. Сегодня всем известна печальная судьба Детройта, и это не единственный из глубинных американских городов, пришедших в упадок. В то же время развёрнутая к Тихому океану Калифорния стала самым населённым и самым богатым штатом США. А быстрорастущие экономики Китая и Бразилии? Модели их развития отличаются, но есть очевидное сходство – рост промышленности прибрежных стран.

Почему так происходит?

Я вижу две причины. С одной стороны, это перемены в глобальной политике. Прежние века были временем масштабных войн, когда для победы необходим был физический контроль над землями побеждённых, – и потому масштабы территории «имели значение». Однако с появлением ядерного и обычного высокоточного оружия такая тактика ушла в прошлое. Территория – уже не главное средство защиты, а вот контроль над ней требует не меньших усилий, чем прежде.

С другой стороны, вся экономическая логика вплоть до конца XIX века строилась в основном на протекционизме. Сегодня же успешность страны определяется не столько её независимостью от других, сколько незаменимостью для мира. И вот тут возможности для экспорта, доступность дешёвых путей транспортировки, открытость к потенциальным торговым партнёрам выступают крайне важными.

Современная Россия – во многом уникальная страна. В том числе и потому, что начинает «собираение земель» с территорий, которыми сама же не слишком интересовалась даже в более благополучные периоды. Например, завоевание Средней Азии пришлось на период 1865–1894 годов, став самым поздним приобретением Российской империи. Русские на двести лет раньше достигли Тихого океана и Аляски, чем Самарканда и Бишкека. Удержание региона требовало

огромных средств. При этом на протяжении советской истории отношение к южным республикам СССР было у центра скорее покровительственным, а их уход в 1991 году вызвал не столь уж большое сожаление, если сравнить, скажем, с «потерей» Украины.

Вообще дезинтеграция СССР началась в Прибалтике, где в 1990 году появились три независимых государства, которые были, помимо всего прочего, абсолютными чемпионами Союза по протяжённости береговой линии в пересчёте на душу населения. Здесь нет столь уж прямой связи, немалую роль играют и другие факторы, но причерноморские Молдавия, Грузия и Украина также упорно стремились и стремятся отдалиться от России, ослабив её влияние на себя.

Кто же создаёт Евразийский экономический союз? Россия вместе с самым большим по площади государством мира, не имеющим выхода к океану (Казахстан), и самой крупной по территории страной Восточной и Центральной Европы, также без выхода к морям (Белоруссия). Кто заявляет о намерении быстро присоединиться к ЕАЭС? Единственная на Кавказе страна без выхода к морю – Армения и центральноазиатское высокогорное государство – Киргизия. Нет сомнения, что «постучится» и Таджикистан. Все успешные страны мира разворачиваются к океанам, а Россия всё больше сближается с государствами, которые с точки зрения новейших трендов весьма проблемны. При этом один из главных идеологов российской государственности отвечает и за развитие железных дорог. Не повод ли всё это для серьёзных размышлений?

Конечно, наших «безводных» соседей можно помять. Помимо всего прочего Россия даёт им возможность эффективного выхода на внешние рынки. Скажем, Казахстан до сих пор отправляет 84 процента своей нефти в Европу и на мировой рынок через Россию и только 16 процентов – по недавно построенному трубопроводу в Китай. Сложнее понять Россию – ведь проект евразийской интеграции представляет собой масштабное предприятие, которое займёт не один десяток лет и на которое будут потрачены десятки и десятки миллиардов долларов. А главное – для чего России «осваивать» просторы евразийского Heartland'a, если с чисто геополитической точки зрения не действует ни один аргумент, которым сто лет назад теоретики пытались доказать его ценность?

Возражая современным «евразийцам», уверен, что, конечно, неправильно выступать против интеграции как таковой. Но, похоже, для России за

«интеграцией» скрывается смена геополитического вектора – с условно «западного» на безусловно «южный», с открытого на автаркический, с морского на континентальный. Насколько это целесообразно? Как соблюсти пропорции?

Россия обладает самой протяжённой в мире береговой линией (37,8 тыс. км), но находится лишь на 13-м месте по тоннажу торгового флота и на 16-м – по грузообороту портов. Размещение производительных сил у нас привязано к проложенной на рубеже XIX и XX веков сети железных дорог. Это не только не даёт нужных импульсов для развития прибрежных районов и ведёт к запустению небольших городов в случаях экономического спада, но и воспроизводит устаревшие подходы в умах правящей элиты.

Лишь в России возможно такое: четыре самых удачно расположенных с точки зрения морской доступности региона (Калининградская и Мурманская области, Краснодарский и Приморский края) являются дотационными. Средний уровень производства на душу населения в трёх самых успешных приморских провинциях Китая в 1,47–1,78 раза выше, чем в среднем по стране.

Напряжённость, мягко говоря, в наших отношениях со странами Балтии, с Молдовой, Грузией и Украиной отражает, на мой взгляд, не только проблемы в соперничестве «авторитаризма» с «демократией», «азиатчины» с «европейскостью», сколько поражение идей развития «континентальных» экономик в эру доминирования «морских».

Существует ли альтернатива «евразийскости» как в теории, так и на практике? На мой взгляд, да, разумеется.

России следует переосмыслить свою историческую роль, очистив от вульгарных мифов. Россия начиналась как европейская страна, противостоявшая вызовам из Азии. История России – это история европейской державы, которая серьёзно отставала от своих западных соседей именно из-за воздействия восточных народов и традиций. Продвигаясь в Поволжье и Сибирь, в Крым и Валахию, на Кавказ и в Среднюю Азию, Россия выступала как европейская, христианская страна, противостоявшая азиатскому и мусульманскому началу. Даже в регионах, проникновение в которые не приводило к религиозному противостоянию (как на Дальнем Востоке), русские воспринимались прежде всего как европейцы. Поэтому миссия России в мире скорее сводится к тому, чтобы

быть европейцами в Азии, чем к тому, чтобы позиционировать себя как полувосточных/полуазиатских.

Да, Россия как великое государство, раскинувшееся от океана до океана, должна смотреть и на Запад, и на Восток. Россия, безусловно, должна быть и атлантической, и тихоокеанской державой, но совершенно не очевидно, что ей следует становиться центральноазиатской. «Поворот на Восток» не угрожает европейской исторической идентичности России: чётко понимаемый Восток открывает нам выход на просторы океана, на другом берегу которого США, Канада и Мексика, а непосредственным соседом оказывается не Китай, а Япония. Подлинным Востоком России является... Запад, и на самом деле никакой «альтернативы» между первым и вторым, по-моему, попросту нет.

«Евразийская» идея порочна прежде всего потому, что создаёт иллюзию полезности «контроля» над большими сухопутными территориями. Сторонники этой идеи внушают политической элите мысль: доминируя в континентальной Евразии, Россия извлечёт большие преимущества из своего транзитного положения. Это заблуждение, оно может стоить нам очень дорого.

Выгоды от транзитного статуса снижаются по мере экономического и технического прогресса. В среднем транспортные расходы не превышают 5 процентов розничной цены товара, даже если он приходит к потребителю с другого конца Земли. Самый прибыльный транзитный коридор – Суэцкий канал – даёт Египту около \$5 млрд. в год (0,25% ВВП России), обслуживая более 2/3 грузопотока между Европой и Азией. Эта сумма – ничто по российским меркам. Тем более Россия с её транссибирским маршрутом – не конкурент дешёвым морским перевозкам. Что же касается авиационных маршрутов, то транзитные пункты дозаправки самолётов на нашей территории были ликвидированы в конце 1970-х, когда новейшие лайнеры уже могли без посадок достигать азиатских столиц, вылетая из Западной Европы.

На мой взгляд, идеальное геополитическое позиционирование России – двухполюсная модель. Один полюс – западные рубежи, к которым доставляется сырьё с Урала и Западной Сибири, а также промышленные центры вокруг Москвы, Санкт-Петербурга и Поволжья, где концентрируется высокотехнологичное производство, использующее местную рабочую силу.

Другим полюсом может стать Дальний Восток, куда должно доставляться сырьё с место-

рождений Восточной Сибири и арктических регионов, чтобы перерабатываться в продукцию среднего уровня передела с участием иностранного капитала и (на первых порах) иностранной рабочей силы.

Центр страны (южные районы Западной Сибири, земли вдоль казахской границы, Алтай и сопредельные области) могли бы, как в США, выступать зонами сельхозпроизводства и промышленности, не ориентированной на внешние рынки.

При этом императивом следовало бы сделать категорический отказ от масштабных финансовых и политических инвестиций как в континентальные государства Центральной Азии и Закавказья, так и в территории Крайнего Севера, освоение которых разумнее проводить вахтовым методом, не допуская строительства городов, железных дорог и других сверхдорогих объектов инфраструктуры.

России нужно избежать «войн» с расстояниями и холодом: двух конфликтов, в которых она не только почти наверняка потерпит поражение, но и которых можно избежать без ощутимых потерь.

Мир XXI века – совершенно новый мир. Действуют законы, не похожие на те, которым политики следовали в XIX и XX столетиях. Это мир, в котором военная сила уже не позволяет эффективно контролировать страны и народы (что доказано во Вьетнаме и Афганистане, Сомали и Ираке, а сейчас на Украине).

Это мир, в котором природные ресурсы куда проще купить (практически по любой цене), чем захватить территории, где они добываются. Это мир, в котором транзит по суше оказывается намного менее эффективным, чем перемещение товаров по морю или воздуху.

В общем, это мир, в котором большие пространства прекращают быть ценностью и становятся (в случае неразумного к ним отношения) обузой. И если Россия не сумеет этого понять, её судьба – потеряться не только во времени – «между прошлым, которое её не отпускает, и будущим, которое она не может заставить себя принять», но и в пространстве – между востоком и западом, севером и югом.

Владислав Иноземцев,
доктор экономических наук,
директор Центра исследований
постиндустриального общества