

# ГЕОГРАФИЯ

УДК 911  
ББК У 049

*Л. А. Безруков*  
доктор географических наук, Институт географии имени В. Б. Сочавы  
Сибирского отделения Российской академии наук (Иркутск, Россия),  
e-mail: bezrukov@irigs.irk.ru

## **Трансграничное взаимодействие во Внутренней Азии в условиях континентальности и экономической асимметрии**

---

Страны Внутренней Азии, имеющие внутриконтинентальное экономико-географическое положение, большую часть грузов перевозят сухопутным транспортом. Сухопутный транспорт является более затратным по сравнению с морским, что снижает конкурентоспособность континентальных стран по сравнению с морскими. Трансграничное взаимодействие стран Внутренней Азии может выступать механизмом смягчения их континентальности (удалённости от портов круглогодичной навигации), повышения конкурентоспособности и преодоления экономической асимметрии между ними и морскими странами.

**Ключевые слова:** континентальность, экономическая асимметрия, Внутренняя Азия, трансграничное взаимодействие.

---

*Л. А. Безруков*  
Doctor of Geography, V.B. Sochava Institute of Geography,  
Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (Irkutsk, Russia),  
e-mail: bezrukov@irigs.irk.ru

## **Borderland Interaction within Inner Asia under Conditions of Continentality and Economic Asymmetry**

---

The countries of Inner Asia with intracontinental economical-geographical position, carry the biggest part of loads by land. Land transport is more expensive than shipping; it reduces the competitiveness of continental countries in comparison with seafaring countries. The borderland interaction of Inner Asia countries can be a softening mechanism of their continentality (remoteness from year round navigation ports), raising their competitiveness and overcoming the economic asymmetry between them and seafaring countries.

**Keywords:** continentality, economic asymmetry, Inner Asia, borderland interaction.

---

Стратегию развития и позиционирования регионов различного масштаба в значительной мере определяют географические условия и факторы. К числу важнейших из них по праву принадлежит экономико-географическое положение (ЭГП).

Действительно, смежные районы России, Китая, Монголии и Казахстана, называемые Внутренней Азией, связывает не столько сходство этнического состава населения, близость хозяйственной специализации или однотипность исторического пути развития, сколько специфика их ЭГП. Данные районы объединяет в первую очередь такая общая черта, как внутриконтинентальное макрорасположение в глубине евразийского материка на большом удалении от морских и океанических путей, главных мировых центров и рынков сбыта. Согласно нашей классификации [Безруков, 2008], почти вся относимая к внутренней

Азии территория России, Казахстана и Монголии входит в транспортно-географическом отношении в ультраконтинентальную зону (свыше 1000 км от моря). В этой же зоне находится включаемая в рассматриваемый регион часть территория Китая (Синьцзян), а другая её часть (Внутренняя Монголия и Хэйлунцзян) располагается преимущественно в континентальной зоне (от 200 до 1000 км от побережья).

Фактор глубинного внутриконтинентального макроположения и гигантских сухопутных расстояний, определяющий повышенный уровень транспортных затрат, имеет, как правило, неблагоприятное влияние на экономику, затрудняя её участие в международном и межрайонном разделении труда. Обоснованность этого положения подтвердим причинно-следственными связями континентально-океанической дихотомии. Под данной дихотомией<sup>1</sup> понимается последовательное и фундаментальное раздвоение целостного мирового хозяйства (и мира в целом) на два противоположных и одновременно взаимодополняющих типа экономик – континентальный и океанический (приморский), резко различающихся в зависимости от их макроположения относительно моря организацией и эффективностью хозяйства, спецификой взаимодействия с внешним миром и путями развития [Безруков, 2008].

Концепция континентально-океанической дихотомии исходит из коренных различий в эффективности сухопутных и морских перевозок – более затратных первых и экономичных вторых, с одной стороны, и особенностей макроположения стран и районов относительно моря, – с другой. Суть выдвигаемой концепции заключается в следующем: имеющаяся между континентальными и океаническими (приморскими) странами принципиальная разница в размерах транспортных издержек и транспортёмкости национальных хозяйств лежит в основе механизма постоянного «перелива» массы прибавочного продукта от континентальных стран к океаническим, что определяет в итоге глубокие различия в эффективности национальных хозяйств данных типов стран, общем уровне их социально-экономического развития, особенностях территориальной организации общества, специфике взаимодействия с внешним миром.

Дело в том, что, несмотря на произошедшее в течение XX в. резкое удешевление перевозок грузов и пассажиров, транспортная составляющая цены многих товаров всё ещё достигает значительных размеров. Поэтому транспортные издержки по-прежнему сохраняют большое значение в формировании международных и межрегиональных хозяйственных связей и до сих пор остаются едва ли не важнейшим фактором, определяющим процессы хозяйственного обмена, а, в конечном счёте – и самого производства. Количественная оценка различий в эффективности сухопутных и морских перевозок осуществлена путём сравнения средних доходных ставок от перевозки грузов железнодорожным транспортом, как наиболее эффективным из универсальных сухопутных видов транспорта, и средних доходных (фрахтовых) ставок морского транспорта. Установлено, что фрахтовые ставки морского транспорта в настоящее время ниже средних доходных ставок грузового железнодорожного транспорта в Западной Европе и Японии в 70–80 раз, Северной Америки – в 20–25 раз, России – в 5 раз [Безруков, 2008].

Исходными причинами континентально-океанической дихотомии являются, следовательно, неодинаковые экономические возможности континентальных и приморских (океанических) стран, которые определяются преимущественно эффективным морским транспортом над более затратным сухопутным. Вследствие разницы в себестоимости сухопутных и морских перевозок, доминирования сухопутных дорогостоящих видов сообщения в континентальных странах и повышенной роли морского транспорта в приморских странах уровень затрат на транспортировку единицы идентичной продукции в первой группе стран будет намного выше, чем во второй. Указанные различия в транспортных издержках на единицу продукции (грузов) являются главным первичным (непосредственным) следствием геоэкономического дуализма континентального и океанического типов государств.

<sup>1</sup> Дихотомия (греч. *dichotomia* от *dicha* – на две части и *tome* – сечение) – последовательное деление целого на две части (Современный ..., 2000).

Континентально-океаническая дихотомия, базирующаяся на объективном экономическом и экономико-географическом фундаменте, имеет далеко не абстрактный (теоретический) характер, а обуславливает существующую в действительности и в общих чертах логически объяснимую цепь экономических, политических и социальных связей, зависимостей и закономерностей. Из главного первичного следствия рассматриваемой дихотомии, т. е. из различий в величинах транспортных издержек при перевозке единицы продукции (грузов) по суше и по морю, и, соответственно, из поляризации континентального и океанического типов стран вытекает целый ряд вторичных и последующих эффектов (следствий). Они в той или иной мере отчётливо проявляются в странах определённого геоэкономического типа – континентальных и океанических – в специфике их национального хозяйственного устройства и политической жизни, в особенностях территориальной организации общества, в доминировании соответствующих геополитических представлений и моделей их реализации, в отличительных чертах ментальности народов и т. д. Обратим внимание только на схему тех следствий континентально-океанической дихотомии, которые носят экономический и экономико-географический характер.

Логика экономико-географического подхода позволяет в общих чертах раскрыть механизм перераспределения доходов (массы прибавочного продукта) между континентальными и океаническими странами и регионами, возникающий на основе неравенства их транспортных издержек и действующий в процессе международного разделения труда. В соответствии с правилами современной международной коммерческой практики распределение транспортных расходов по доставке товара между продавцом (производителем) и покупателем (потребителем) регулируется так называемыми «базисными условиями поставки», которые, наряду с условиями платежа, являются одним из двух главных (обязательных) условий любого внешнеторгового контракта.

Учёт стоимости экспорта осуществляется в большинстве случаев на едином базисном условии FOB<sup>1</sup>. Продавец-экспортер по этому условию несёт все расходы, связанные с транспортировкой товара в экспортный морской порт и погрузкой на судно. В итоге получается, что при доставке продукции на мировой рынок из континентальных стран подавляющая доля совокупных транспортных издержек приходится на их же продавцов (производителей). Именно они обязаны оплачивать самую дорогостоящую часть пути, т. е. расходы по сухопутной перевозке грузов в пределах своей территории до морских портов и границ.

Учёт импорта производится обычно на базисном условии СИФ<sup>2</sup>. Согласно этому условию, в проигрыше оказываются импортёры (точнее, потребители импортных товаров) опять-таки из континентальных стран. Они вынуждены оплачивать наиболее затратную часть пути, т. е. расходы на сухопутную перевозку грузов от морских портов во внутриматериковые районы своей страны, что существенно повышает конечные цены импортных товаров.

Следовательно, при взаимодействии с мировым рынком внутриконтинентальные производители и экспортеры ввиду необходимости компенсации собственных повышенных транспортных издержек получают намного меньшие доходы по сравнению с приморскими производителями и экспортерами. Однако только в этом случае товары из континентальной страны могут конкурировать в ценовом отношении с товарами из приморской страны. При импорте же товаров с мирового рынка они обойдутся для внутриконтинентальных потребителей по ценам, существенно превышающим цены потребителей из океанических стран. Таким образом, глубокие различия в степени континентальности определяют принципиально неодинаковые уровни транспортных издержек в континентальных и океанических странах, которые формируют ощутимую разницу в ценах на товары и доходах соответствующих производителей и потребителей, что в свою очередь ведёт к постоянному перераспределению массы прибавочного продукта в пользу океанических стран.

<sup>1</sup> FOB – Free on Board – свободно на борту).

<sup>2</sup> СИФ – CIF (Cost, Insurance, Freight – стоимость, страхование, фрахт).

Сравним с помощью обобщённого примера ценовую конкурентоспособность на мировом рынке продукции внутриконтинентальных и приморских товаропроизводителей, т. е. производителей из континентальных и океанических стран [Безруков, 2008]. При условии равенства основных элементов издержек (кроме, естественно, транспортных) себестоимость, а соответственно стоимость и цена идентичной продукции в континентальных странах и регионах вследствие повышенной транспортной составляющей будут заведомо выше, чем в океанических, что означает фактически ценовую неконкурентоспособность продукции внутриконтинентальных производителей на мировом рынке. При условии же обеспечения одинаковой стоимости и цены идентичной продукции на мировом рынке структура её себестоимости (или издержек) в континентальных странах должна в той или иной мере трансформироваться. В этом случае относительная ценовая конкурентоспособность продукции внутриконтинентальных производителей может достигаться главным образом за счёт как более низких оплаты труда и амортизационных отчислений (и, по возможности, сокращения издержек на энергию, топливо, сырьё и т. д.), так и определённого уменьшения прибыли.

Такой деформацией всей системы финансово-экономических показателей работы внутриконтинентальных производителей – уменьшением оплаты труда, амортизационных отчислений, прибыли и пр. – автоматически определяется снижение инвестиционных возможностей, эффективности производства, бюджетных доходов, покупательной способности населения, ёмкости потребительского рынка и т. д. Итоговыми следствиями этих негативных изменений являются замедление экономического роста и снижение уровня жизни населения континентальных стран по сравнению с океаническими.

Напомним, что трансформация финансово-экономических показателей работы внутриматериковых производителей и целый ряд последующих негативных социально-экономических следствий детерминированы установленным экономико-географическим механизмом постоянного «перелива» массы прибавочного продукта от континентальных стран к океаническим (в процессе международного разделения труда) и отчасти от глубинных районов к приморским (в процессе межрайонного разделения труда). Действие указанного механизма определяет дифференцирующее влияние фактора континентально-океанической дихотомии на международное и региональное развитие, что сопровождается возникновением, воспроизводством и закреплением соответствующих территориальных социально-экономических диспропорций и асимметрий.

Так, наиболее свободными от удорожающих ограничений, связанных с транспортными издержками, являются приморские зоны. Главным средством удешевления международных перевозок сырья выступает морской транспорт: на мировой рынок морским путем вывозится свыше 90 % нефти, железной руды, угля и бокситов. Приморские зоны мира связаны между собой экономичными, устойчивыми и мощными «нефтяными», «угольными», «железорудными» и прочими «мостами», которые позволяют с наименьшими затратами преодолевать огромные территориальные разрывы между районами добычи и потребления важнейших видов сырья. Развитые океанические страны имеют при этом огромный экономический эффект, обусловленный снижением транспортных затрат и выражающийся в минимизации общих издержек производства продукции и конечных цен на неё.

Между тем внутриматериковые области земного шара подобных благоприятных транспортно-экономических возможностей по-прежнему лишены. Такое положение сложилось, например, в России, в которой основные центры производства многотоннажных видов продукции сформировались прежде всего в ультраконтинентальной зоне в Сибири, на Урале и в Поволжье. В результате существенно снижается эффективность экспорта из страны сырья и полуфабрикатов.

Подчеркнём, что мировые рынки и сырьевых товаров, и готовых изделий представляют собой в первую очередь рынки океанических стран и приморских зон. Поставщики и покупатели этих стран и зон оказывают определяющее влияние на ценообразование на ми-

ровых товарных рынках. Дело в том, что интернациональная стоимость (и, соответственно, мировая цена) определённого товара складывается не из средневзвешенных национальных издержек производства, а формируется под определяющим воздействием издержек в странах, являющихся главными поставщиками данного товара на мировой рынок. Поскольку по важнейшим видам сырьевой продукции приморские зоны дают подавляющую часть мирового экспорта, то ключевая роль океанических стран в ценообразовании на рынках сырья и полуфабрикатов будет вполне объяснимой. Поэтому мировое хозяйство и мировой рынок неизбежно строятся по образу и подобию развитых приморских стран и в их интересах, т. е. на принципах относительно независимого от расстояний океанического обмена, где мировые цены формируются с учётом собственных минимальных (относительно континентальных стран) затрат на перевозку товаров.

Назовем далее те следствия экономико-географического характера, которые предопределены в общем случае самой принадлежностью стран к тому или иному геоэкономическому типу – океаническому или континентальному и проявляются в особенностях организации и стиля хозяйственной жизни и специфике взаимодействия с внешним миром. Как уже говорилось, страны океанического типа отличаются от континентальных намного более низким уровнем транспортёмкости хозяйства, в связи с чем они гораздо меньше зависят от дальности перевозок. Отсюда вытекает их изначальная ориентация на интенсивное хозяйственное взаимодействие с внешним миром, выгодность для них в общем случае процессов интернационализации и транснационализации экономики, заметно слабее выраженная (в сравнении с континентальными странами) потребность в жёстком закреплении территориального разделения труда и организации хозяйства на районной основе. Из единства (континуальности) Мирового океана и доминирующей политико-экономической роли ведущих держав, принадлежащих в той или иной мере к океаническому типу (за исключением России), следует также то важное для условий современной глобализующейся экономики обстоятельство, что мировое хозяйство и мировой рынок строятся по образу и подобию развитых приморских стран, т. е. на принципах свободного и относительно независимого от расстояний океанического обмена.

Однако данные принципы, господствующие сейчас в мировом хозяйстве, по своей экономической сути зачастую неприемлемы для континентальных стран и регионов, вынужденных применять в ходе осуществления своих международных и межрайонных связей и обменов затратные сухопутные виды сообщения. Для них характерен повышенный уровень транспортных издержек, выражающийся в заметно более высокой доле транспортной составляющей в конечных ценах многих видов продукции и соответственно в их дополнительном удорожании, т. е. в намного большей транспортёмкости хозяйства в целом. Из необходимости постоянного расходования средств на компенсацию повышенных транспортных издержек и адаптацию к ним вытекает значительная часть общеэкономических трудностей континентальных стран и регионов.

Требование постоянного сокращения удорожающего бремени дорогостоящих перевозок диктует поэтому существенно иной (адаптивный) стиль хозяйственной деятельности и общения с внешним миром. Речь идёт, прежде всего, об ориентации государств и районов континентального типа на обмен продукцией главным образом с соседними регионами и странами, на развитие в первую очередь ближних внутрирайонных и отчасти межрайонных экономических связей при определённом ограничении менее эффективных дальних и сверхдальних. Важны также долговременные тенденции, направленные на обеспечение в общих чертах самодостаточного развития и формирование ёмкого внутреннего рынка, прочное закрепление территориального разделения труда, организацию хозяйства на районной основе и принципах экономического районирования, поддержание относительно низкого уровня транспортных тарифов и магистрализацию транспорта, образование линейно-территориальных систем производительных сил вдоль важнейших транспортных магистралей и сближение ведущих центров между собой и т. д. [Безруков, 2008]. Данные

способы и приёмы организации хозяйственной деятельности являются, по сути, теми следствиями высокой степени континентальности, которые имеют в основном адаптивный к бремени сухопутных расстояний экономико-географический характер.

С рассматриваемой точки зрения трансграничное хозяйственное сотрудничество смежных районов России, Китая, Монголии и Казахстана, относимых к Внутренней Азии, следует считать перспективным направлением устранения (хотя бы частичного) невыгодных последствий их глубинного внутриконтинентального макрорасположения. Суть этого направления состоит в созидании на основе принципа континентальных соседств хозяйственного взаимодополнения отдельных, соприкасающихся друг с другом областей Внутренней Азии, в их развитии, обусловленном взаимной связью. При этом за счёт оптимизации хозяйственных связей можно уменьшить среднюю дальность перевозок и снизить тем самым транспортные издержки.

Например, очень большой транспортно-экономический эффект способно принести максимальное уменьшение средней дальности перевозок грузов сибирских субъектов Федерации за счёт переориентации определённой части существующих хозяйственных связей на соседние страны Внутренней Азии – Китай, Казахстан и Монголию. Установление более тесного взаимовыгодного сотрудничества приграничных регионов России с прилегающими рынками указанных стран позволит устранить многие нерациональные дальние и сверхдальние перевозки, в том числе внутрисибирские (в тех случаях, когда внешнеэкономические связи намного «короче» внутренних). Такая стратегия хорошо вписывается в глобальные интеграционные процессы формирования на основе цивилизационного и географического принципов политико-экономических образований нового типа – так называемых «интегралов», примером которых служат Европейский Союз (ЕС), Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Североамериканская зона свободной торговли (НАФТА).

Трансграничное экономическое взаимодействие стран Внутренней Азии на основе общей транспортно-коммуникационной инфраструктуры, взаимодополняемого разделения труда и сложившихся кооперационных связей, имеющихся наработок и многолетнего опыта сотрудничества способно принести большой эффект. В пользу такого объединения говорит сама специфика этих стран, отличающихся в совокупности колоссальными пространственными масштабами, что создаёт предпосылки определённой хозяйственной самодостаточности и формирования обширного внутреннего рынка (особый «мир-экономику»), но в то же время обуславливает меньшие выгоды для внешней торговли.

Например, благоприятные перспективы имеет восстановление и дальнейшее развитие торгово-экономического взаимодействия с соседней Монголией, испытывающей дефицит товаров народного потребления и строительных материалов, электроэнергии и оборудования, лесоматериалов и мебели, и в то же время обладающей излишками дефицитной в Сибири продукции животноводства, особенно мяса. Весьма значителен потенциал торгового взаимодействия с Китаем: нуждаясь в большом количестве в станках, оборудовании, древесине, химических полуфабрикатах и пр., он может поставлять в Сибирь широкий спектр товаров, в том числе сырьё для легкой и пищевой промышленности. Вместе с тем целесообразен тщательно выверенный подход к таким «проектам века», как экспорт в Китай и другие страны АТР газа, нефти, электроэнергии и воды из Сибири.

Весьма перспективной представляется широко обсуждаемая в последнее время идея создания трансконтинентальных евразийских транспортных коридоров как потенциально мощного средства дальнейшей магистральной транспортной и снижения стоимости перевозок. Основоположники районной школы советской экономической географии понимали под магистральной транспортной строительством железнодорожных линий (сверхмагистралей) крупнейшего транссоюзного и межрайонного значения с особо мощными грузопотоками и с обеспечением дальних, массовых, скоростных и дешёвых перевозок. Примером такой сверхмагистрали в определённой степени может служить Транссиб, на

базе которого предполагается создание коридора, по кратчайшему пути соединяющему Западную Европу и Восточную Азию.

Представляется, что организация международных транзитных перевозок по реконструированному и расширенному Транссибу должна предусматривать выход на него мощных грузопотоков из Китая по направлениям Тяньцзинь–Пекин–Улан-Батор–Улан-Удэ и Далянь–Харбин–Забайкальск–Чита. В этом случае Транссиб будет одновременно решать несколько важных задач, включая значительное снижение тарифов и стоимости перевозок по магистрали для отечественных грузоотправителей (грузополучателей) и более тесную хозяйственную консолидацию и взаимообусловленное экономическое развитие прилегающих сибирско-дальневосточных регионов как между собой, так и с соседними районами стран Внутренней Азии – Китая и Монголии. Россия при этом не только будет получать доходы от международных транзитных перевозок, но и экономически «приблизит» свои ультраконтинентальные районы к ведущим центрам страны и мира, морским и океаническим портам. Вместе с тем до сих пор остаются не решенными многие организационные и экономические проблемы создания транспортных коридоров (например, проблема сквозной тарифной ставки).

Вместе с тем в развитии равноправного и взаимовыгодного сотрудничества во Внутренней Азии имеются значительные риски и угрозы. Во многом они основаны на сосуществовании разнонаправленных видов трансграничных асимметрий. Применительно к взаимодействию приграничных и прилегающих к ним районов России и Китая речь следует вести, во-первых, об асимметрии природно-ресурсного потенциала (заметное преобладание российского потенциала); во-вторых, об асимметрии демографического и экономического потенциалов (резкое доминирование китайского потенциала).

Ярким примером проявления подобной разнонаправленной асимметрии следует считать основные проекты и решения, заложенные в «Программу сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востоком Китайской Народной Республики (2009–2018 гг.)». Реализация данной Программы способна привести к весьма значительным негативным последствиям для России, вплоть до неконтролируемого трансграничного освоения Китаем как приграничных, так и более отдаленных территорий Сибири и Дальнего Востока. Проблема заключается в том, что в Программе превалирует сырьевая направленность российского сотрудничества с Китаем, в связи с чем распределение ключевых проектов между странами резко несбалансированно по ожидаемым эффектам от их реализации.

На территории России планируется осуществить почти исключительно проекты создания производств по добыче сырья (освоение минерально-сырьевых и лесных ресурсов и т. д.) и его первичной переработке (лесопереработка, промышленность строительных материалов и т. д.), которые характеризуются низкой добавленной стоимостью. В то же время на территории Китая большинство проектов приходится на высокотехнологичные отрасли – химическую промышленность, машиностроение и приборостроение, инновационные производства, где образуется основная часть добавленной стоимости (экономического эффекта). Такой подход к сотрудничеству, по существу превращая Сибирь и Дальний Восток только в источник энергоносителей и сырья для Китая и других стран АТР, не способствует переходу на инновационный путь развития, не обеспечивает в должной мере повышение жизненного уровня населения, не решает проблему занятости и оттока населения из восточных регионов России.

В настоящее время отсутствие верхних «этажей» индустрии Сибири и Дальнего Востока в значительной мере сводит на нет эффект от добычи здесь природных ресурсов: затраты на их добычу и транспортировку огромны, образующиеся финансовые ресурсы уходят транзитом, добавленная стоимость от переработки ресурсов (сырья) создаётся в других регионах и странах, экономика не диверсифицируется и не модернизируется, уровень и качество жизни населения не повышаются. Поэтому первейшей экономической

стратегической задачей развития восточных регионов России является изменение их преимущественно сырьевой специализации на создание крупных комплексов перерабатывающих производств, в том числе высокотехнологичных и наукоёмких. Рассматриваемая Программа, официально закрепляя за Сибирью и Дальним Востоком функции сырьевой базы Китая, неминуемо приведёт к усилению отмеченных негативных особенностей экономики ресурсно-сырьевого типа.

В современных условиях глобализации и интернационализации экономики резко обостряется конкурентная борьба за наилучшее место в глобальных цепочках формирования стоимости товаров и услуг. Идя на поводу у Китая, Россия изначально ставит себя в роль проигравшего в конкуренции за локализацию наилучших мест в глобальных цепочках, связанных с созданием наибольшего объёма добавленной стоимости. Развёртывая на базе сибирско-дальневосточных ресурсов вторые и третьи «этажи» индустрии, Китай будет получать не только почти всю добавленную стоимость непосредственно от работы производственных звеньев, но и весь объём добавленной стоимости от последующих, намного более весомых звеньев цепочки создания стоимости – инжиниринговых, маркетинговых, консалтинговых, лизинговых, чисто управленческих и т. д. Экспертный анализ Программы показывает, что разница между китайской (максимальная) и российской (минимальная) долями добавленной стоимости поистине огромна, что легко измеряется получаемыми китайской стороной миллиардами долларов прибавки к ВВП, десятками и сотнями тысяч дополнительных рабочих мест, возможностью доступа к современным производственным, маркетинговым и управленческим технологиям, массовым развитием человеческого и инновационного потенциала и т. д.

Таким образом, распределение проектов между Россией и Китаем в рамках Программы резко не сбалансировано по ожидаемым эффектам от их реализации (по доле получаемой добавленной стоимости), в связи с чем ни о каком паритетном сотрудничестве в таких условиях не может быть и речи. Реализация рассматриваемого документа несёт прямую угрозу экономической и политической безопасности России и её восточных регионов, отбрасывая их с высокоэффективного инновационного и модернизационного пути развития на существование в рамках колониальной ресурсно-сырьевой модели, направленной на обслуживание растущих потребностей новой сверхдержавы.

Постепенная замена экспорта сырья и полупродуктов вывозом конечной продукции, особенно высокотехнологичной и наукоёмкой, в рамках общей прогрессивной структурной перестройки экономики – магистральный путь повышения конкурентоспособности отечественных товаров на мировом рынке. Кардинальное значение для повышения эффективности российской экономики имеет её структурная перестройка, прежде всего техническая и технологическая модернизация индустрии, распространение в базовых отраслях обрабатывающей промышленности ресурсосберегающих нововведений, переход к широкому освоению высокотехнологичных и наукоёмких производств постиндустриального информационного типа. От успехов в продвижении по этому магистральному пути зависят темпы, масштабы и глубина интеграции страны в мирохозяйственную систему, в том числе в экономику государств Внутренней Азии.

Следовательно, не дорогостоящие добыча и перевозка за границу огромных масс сырья из труднодоступных глубинных районов евразийского континента, а относительно независимый от природно-климатических и транспортно-географических условий и факторов экспорт конечной наукоёмкой продукции и новейших технологий, информации и знаний обеспечит России и её восточным регионам более благоприятные возможности для равноправного и эффективного вхождения в мировое хозяйство. Вместе с тем необходимо не противопоставление между собой наукоёмких и ресурсодобывающих секторов экономики, а обеспечение синергетического эффекта от их взаимодействия.

Подобная структурная перестройка имеет особую значимость для Сибири, представляющей сейчас в виде типичного периферийного макрорегиона ресурсно-сырьевого про-



филя. Центральным направлением дальнейшего развития экономики Сибири и повышения её эффективности с учётом внутриконтинентального макрорасположения следует считать углубление переработки сырья путём организации конечных переделов в первую очередь на уже созданной индустриальной базе. В результате формирования перерабатывающих производств – верхних «этажей» сырьевых комплексов – основное значение приобретает не расширение в интересах развитых и новых индустриальных стран мира масштабов эксплуатации сибирских природных ресурсов, а глубина и завершенность их переработки. Это позволит не только избежать многих крайне затратных перевозок, но и коренным образом диверсифицировать весь индустриальный комплекс, увеличить конкурентоспособность и число видов выпускаемой и вывозимой продукции, повысить экономическую эффективность и стабильность работы предприятий, занятость населения и степень самодостаточности региональных хозяйственных комплексов.

Таким образом, интенсификация трансграничного хозяйственного взаимодействия восточных регионов России с соседними странами Внутренней Азии представляет собой важный способ ослабления невыгодных последствий их глубинного внутриконтинентального макрорасположения. Масштабы и эффективность этого сотрудничества могут существенно возрасти при замене экспорта сырья и полуфабрикатов вывозом из Сибири и Дальнего Востока конечной продукции обрабатывающей промышленности. В значительной мере это устранит и экономическую асимметрию между Россией и Китаем.

#### Список литературы

Безруков Л. А. Роль континентально-океанической дихотомии в территориальной дифференциации цен и доходов // География и природные ресурсы. 2008. № 4. С. 24–34.

*Рукопись поступила в редакцию 08.11.2011*