

ЭКОНОМИКА АПК

УДК 502.3;502.5;504.03

А.В. Иванов, И.В. Фотиева
A.V. Ivanov, I.V. Fotiyeva

ПРЯМЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЕ КОРИДОРЫ В КИТАЙ НА АЛТАЕ: АЛЬТЕРНАТИВЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

DIRECT TRANSPORT AND POWER PASSAGES TO CHINA: ALTERNATIVES AND PROSPECTS

Ключевые слова: Россия, Китай, Алтай, Укок, газопровод, стабильность, биосфера, культурное наследие.

Keywords: Russia, China, Altai, Ukok plateau, gas pipeline, stability, biosphere, cultural heritage.

Подчеркивается опасность проведения прямых транспортных магистралей и газопровода из России в Китай через плоскогорье Укок – объект Всемирного Природного Наследия ЮНЕСКО. Доказано, что существуют гораздо более безопасные маршруты транспортировки газа в Китай через территории Западной Монголии или Восточного Казахстана с перспективой выхода на Индию. Одним из важнейших принципов рационального хозяйствования в ключевых биосферных регионах планеты, подобных Алтаю и Гималаям, является недопустимость осуществления техногенных проектов, угрожающих стабильности биосферных балансов, складывавшихся на протяжении тысячелетий. Здесь урон может носить не только региональный и национальный, но глобальный характер. Ценность культурного наследия, социальной стабильности, здоровья окружающей среды абсолютна, в то время как экономические интересы отдельных корпораций сугубо относительны.

The paper emphasizes the inadmissibility of the construction of direct gas pipeline and auto-road from Russia to China through the Ukok plateau which is a UNESCO World Heritage Site. The authors prove that there are much more secure routes of gas transportation through the territory of Western Mongolia or Eastern Kazakhstan with the prospects of reaching India. One of the most important principles of rational economic activity in key mountain regions of the Earth as the Altai Mountains and Himalayas is the inadmissibility of implementing major technological projects threatening to cause irreparable damage to the unique biosphere balances that have been forming for thousands of years. Here the direct damage is not only of regional and national, but of global character, because the value of cultural heritage, social stability and a healthy environment is absolute while the economic interests of individual corporations are purely relative.

Иванов Андрей Владимирович, д.филос.н., проф., зав. каф. философии, Алтайский государственный аграрный университет. E-mail: ivanov_a_v_58@mail.ru.

Фотиева Ирина Валерьевна, д.филос.н., проф., каф. теории и практики журналистики, Алтайский государственный университет. E-mail: fotieva@bk.ru.

Ivanov Andrey Vladimirovich, Dr. Philosophic Sci., Prof., Head, Chair of Philosophy, Altai State Agricultural University. E-mail: ivanov_a_v_58@mail.ru.

Fotiyeva Irina Valeryevna, Dr. Philosophic Sci., Prof., Chair of Theory and Practice of Journalism, Altai State University. E-mail: fotieva@bk.ru.

Введение

Важность развития трансграничного сотрудничества в регионе Большого Алтая и соседствующих странах не вызывает сомнений. В этом пункте с профессором Ву Мяо и его соавторами трудно не согласиться.

В то же время далеко не все инициативы в данной области представляются оправданными, в частности, проект прокладки прямого газопровода из России в Китай через пятидесятичетырехкилометровый участок российско-китайской границы (газопровод «Алтай»),

который начиная с 2000-х годов увязывают с развитием транспортного коридора Россия – Китай (строительством автомагистрали и железной дороги).

Неслучайно этот проект вызывает не только неприятие местной, да и, в целом, российской общественности, но и критику большинства специалистов. Эта критика касается различных аспектов проекта, но главные дискуссии разворачиваются вокруг выбора маршрута.

Основные аргументы против строительства транспортных магистралей и прямого газопровода из России в Китай через плоскогорье Укок. Экономисты выражают большие сомнения в целесообразности для России прокладки прямых транспортных и энергетических коридоров в Китай непосредственно через плоскогорье Укок. По самым радужным экономическим оценкам «плюсы» от этого будут весьма незначительны, а по более трезвым оценкам следует ожидать лишь негативных следствий. Во-первых, следует детально просчитать прямые затраты на прокладку дорог и газопровода по вечным высокогорным мерзлотам и болотам Укока, где наледи на реках не тают в июле месяце, снег лежит на перевалах с сентября по май, а зимние температуры около -50° – обычное явление. Среднеиюльская температура на Укоке – от 7° до 11° , а в августе она падает до 5° . Это экстремальные условия для ведения любых форм хозяйственной деятельности.

Во-вторых, следует посчитать косвенные убытки от нарушенных хозяйственной деятельностью природных территорий. Такие методики в мире есть, и они широко используются. Эти цифры будут весьма существенными, если учесть, что трасса газопровода пройдет по пастбищам местным жителям, поставит под угрозу существование плантаций золотого корня и нерестилищ катунского хариуса, ареалов обитания краснокнижного снежного барса, аргали, улара, сокола и т.д. В-третьих, можно довольно точно установить, какой урон будет нанесен динамично развивающейся индустрии туризма в регионе.

Укок – объект номинации Всемирного Природного Наследия ЮНЕСКО «Золотые горы Алтая». Строительство газопровода и дороги ставит этот статус Укока под угрозу, при том, что Монголия и Казахстан, да и сам Китай, заинтересованы в расширении этой номинации, в том, чтобы уникальные природные комплексы этих стран были бы признаны мировым сообществом как экосистемы, представляющие ценность для всей планеты. Комитет Всемирного Наследия ЮНЕСКО, как известно, уже выразил свое однозначное несогласие с данными планами и заключение о несовместимости проекта со статусом плоскогорья.

И это мнение более чем обоснованно. Негативные экологические следствия реализации проекта будут весьма долгосрочны и масштабны, даже при полном (а на самом деле весьма проблематичном) соблюдении экологических стандартов. Высокогорные тундрово-болотные экосистемы наиболее уязвимы при реализации предполагаемого проекта. Прежде всего, высокогорные болота играют важнейшую роль при формирова-

нии водосбора связанных с ними рек. В полной мере это относится и к Чёрному Иртышу с входящим в его бассейн озером Канас, и к Катунь: притоки формируются именно этими экосистемами. В свою очередь болотные экосистемы высокогорий, например, плоскогорья Укок, в значительной степени имеют мерзлотное питание.

Можно с большой долей уверенности утверждать, что процессы деградации тундрово-болотных экосистем, а также очагов многолетней мерзлоты в случае строительства газопровода будут прогрессировать и приведут к непоправимым последствиям, в основе которых – разрушение территорий водосбора рек. Газопровод «Алтай» в пределах северного и южного склонов хребта Южный Алтай самым непосредственным образом воздействует на верховья рек Чёрный Иртыш (СУАР, Китай) и Катунь (РА, Россия). Поэтому воздействие сооружения на многолетнемерзлые грунты в сочетании их с уязвимыми болотными экосистемами плоскогорья Укок будет носить разрушительный характер и для этой территории.

Это не могли не признать и сами разработчики проекта. Сошлемся на официальный документ ОАО «Газпром»: «Основные виды воздействия [на болотные массивы], выявленные на стадии строительства газопровода, продолжают действовать и на стадии эксплуатации газопровода. Однако степень их воздействия на природную среду и газопровод различная, но в основном она усиливается... При эксплуатации газопровода, проложенного в траншее на болотных массивах, в условиях многолетней мерзлоты, существенно может быть изменен температурный режим вокруг трубы в радиусе 6-8 м. Это может привести к протаиванию ее на болоте, усадке торфяной залежи и грунта с последующим провисанием трубы...» [1]. Более подробно негативное воздействие прописано в главе 6 «Оценка воздействия на поверхностные водные объекты». Нужно также отметить тот факт, что болота связывают углерод, поэтому такие территории, как Укок, важны еще и с точки зрения их климаторегулирующей роли. Высыхание, осушение болот приводят к высвобождению связанного углерода, что самым непосредственным образом влияет на климат.

Кроме того, Укок с полным правом может претендовать на статус территории, *сакральной* для коренного населения Кош-Агача – теленгитов, да и для других этносов Горного Алтая. Во-первых, сама тюркская и монгольская этимология слова «укок» прямо указывает на его сакральный характер. Одна из интерпретаций отсылает к монгольскому слову «ухэг», что буквально означает ящик, закрытый сундук с плоским верхом

[2, с. 324]. «Еще Сапожников отмечал, – пишут авторы монографии «Укок», – что местные жители боятся подниматься к ледникам, веря, что там живут духи. Эти представления живы и ныне, пастухи не поднимаются со своими отарами к кромке ледников, не нарушают покой отдельных урочищ, считая их святыми. Здесь запрещена обычаями любая форма деятельности, кроме обрядовой, и то к ней допускаются лишь избранные люди – “знающие”» [3, с. 37]. Еще одна интерпретация связана с разбиением слова на два: Ук-Кок, что буквально может быть понято как «Слово Неба», ибо «кок» и в монгольском языке означает «голубой», а «ук» переводится как «слово» [там же].

Недаром Укок был в течение многих столетий заповедной землей, где теленгиты никогда не охотились и не вели хозяйственной деятельности. Они посещали его лишь в летние месяцы для совершения обрядов. Перевал «Канас» они переводят как *каан-ажу* – буквально «царский перевал», по которому поднимаются на сакральные земли к местам вечного успокоения великих предков. Кстати, истинность многих традиционных воззрений сегодня сплошь и рядом подтверждает современная наука. Здесь достаточно вспомнить традиции индийской йоги. По древним буддийским преданиям сам Будда доходил до Укока, а на том же перевале Канас находится святилище с выбитой на камне священной для буддистов формулой Ом-мани-падмэ-хум.

Далее, плоскогорье Укок представляет собой настоящий археологический музей под открытым небом. Только «...на предполагаемой линии планируемой дороги и газопровода Россия-Китай от Кош-Агача до перевала Канас, – свидетельствуют В.И. Соенов и А.В. Шитов, – сконцентрированы сотни археологических объектов, являющихся ценным историко-культурным наследием народов Республики Алтай. Эти памятники свидетельствуют о том, что этот район являлся местом проживания людей во все исторические периоды с позднего палеолита до современности... В отличие от аналогичных памятников других участков Горного Алтая, археологические памятники этого района подверглись относительно небольшому воздействию антропогенного фактора... Для археологических памятников долин рек Тархата, Усой, Калгуты, Ак-Алаха, образующих в сочетании с окружающей средой особые ландшафтные зоны, сегодня существует один основной фактор угрозы – антропогенный» [4, с. 42-43]. Сакральность всей территории и отдельных памятников Укока не является исключительно достоянием прошлого, а переживается коренным населением как актуальная и значимая реальность, влияющая на

судьбы и отдельных людей и всего алтайского этноса.

При этом известно, что **существуют альтернативные и гораздо более перспективные варианты прокладки транспортных и энергетических коридоров** – не через горы, а по равнинной местности: либо через Монголию, либо через южные районы Алтайского края и Восточный Казахстан. Эти варианты значительно дешевле и снимают многие возможные экологические и геополитические риски. Далее, Китай, в свою очередь, может выйти на очень перспективное индийское направление. В целом же, продуманная разработка данного проекта открывает уникальную геополитическую и геоэкономическую возможность – создать единый трансевразийский транспортно-энергетический меридиональный коридор Россия – Монголия (или Казахстан) – Китай – Индия, объединяющий крупнейшие страны ШОС. Идею трансевразийского транспортного коридора высказал в 2014 г. Министр обороны России С.К. Шойгу, а желание получать российский газ из Сибири транзитом через Китай – Министр иностранных дел Индии. Более подробно тема интеграции севера и юга Евразии рассматривается в совместной работе одного из авторов данной статьи и индийского исследователя Аруна Моханти [5].

Выводы

В качестве одного из важнейших принципов рационального хозяйствования в ключевых горных регионах Земли, подобных Алтаю и Гималаям, следует признать **недопустимость реализации крупных техногенных проектов, грозящих нанести непоправимый ущерб их уникальным биосферным балансам, складывавшимся в течение тысячелетий**. Здесь прямой ущерб наносится не только региональным и национальным, но глобальным интересам народов Земли, поскольку ценности сохранения культурного наследия, социальной стабильности и здоровой окружающей среды абсолютны, а экономические интересы отдельных корпораций существенно относительны.

Библиографический список

1. Обоснование инвестиций в проект «Алтай». Т. 21 «Оценка воздействия на окружающую среду», Кн. 6 «Республика Алтай», часть 1 гл. 6 «Оценка воздействия на поверхностные водные объекты» (§ 6.2.2.2. Оценка воздействия на болотные массивы в период строительства газопровода; Оценка воздействия на болотные массивы в период эксплуатации газопровода). – СПб., 2006.
2. Молчанова О.Т. Топонимический словарь Горного Алтая. – Горно-Алтайск: Горно-алтайское отделение Алтайского книжного изд-ва, 1979. – 396 с.

3. Рудой А.Н., Лысенкова З.В., Рудский В.В., Шишин М.Ю. Укок (прошлое, настоящее, будущее). – Барнаул: Изд-во Алтайского государственного ун-та, 2000. – 174 с.

4. Соенов В.И., Шитов А.В. Изучение и картирование археологических памятников плато Укок и долины р. Тархаты // Проблемы социально-экономического, экологического развития Республики Алтай: состояние и перспективы. Проблемы рационального природопользования, экологические проблемы региона. – Горно-Алтайск: РИО ГАГУ, 2001. – Ч. 1. – 112 с.

5. Арун Моханти, Иванов А.В. Союз России, Индии и Китая: от деклараций – к реальным проектам // Вестник МГУ. – Серия 12. Политические науки. – 2015. – № 2. – С. 39-44.

References

1. Obosnovanie investitsii v projekt «Altai». Т. 21 «Otsenka vozdeistviya na okruzhayushchuyu sredyu», Кн. 6 «Respublika Altai», chast' 1 gl. 6 «Otsenka vozdeistviya na poverkhnostnye vodnye ob"ekty» (§ 6.2.2.2. Otsenka vozdeistviya na bolotnye massivy v period stroi-

tel'stva gazoprovoda; Otsenka vozdeistviya na bolotnye massivy v period ekspluatatsii gazoprovoda). – SPb, 2006.

2. Molchanova O.T. Toponimicheskii slovar' Gornogo Altaya. – Gorno-Altaysk: Gorno-Altayskoe otделение Altaiskogo knizhnogo izdva, 1979. – 396 s.

3. Rudoi A.N., Lysenkova Z.V., Rudskii V.V., Shishin M.Yu. Ukok (proshloe, nastoyashchee, budushchee). – Barnaul: Izd-vo Altaiskogo gosudarstvennogo universiteta, 2000. – 174 s.

4. Soenov V.I., Shitov A.V. Izuchenie i kartirovanie arkheologicheskikh pamyatnikov plato Ukok i doliny r. Tarkhaty // Problemy sotsial'no-ekonomicheskogo, ekologicheskogo razvitiya Respubliki Altai: sostoyanie i perspektivy // Problemy ratsional'nogo prirodopol'zovaniya, ekologicheskije problemy regiona. Ch.1. – Gorno-Altaysk: RIO GAGU, 2001. – 112 s.

5. Arun Mokhanti, A.V. Ivanov. Soyuz Rossii, Indii i Kitaya: ot deklaratsii – k real'nym proektam // Vestnik MGU. – Seriya 12. Politicheskie nauki. – 2015. – № 2. – S. 39-44.



УДК 339.924

Ву Мяо, Чжан Щиао Юн, Ван Ли Щиань, Хао Юн
Wu Miao, Zhang Xiao Yun, Wan Li Xian, Hao Yun

РЕГИОНАЛЬНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО МЕЖДУ СИНЬЦЗЯНОМ (КИТАЙ) И ЗАПАДНОЙ СИБИРЬЮ (РОССИЯ): ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА. Часть 1

REGIONAL ECONOMIC COOPERATION BETWEEN XINJIANG (CHINA) AND WESTERN SIBERIA (RUSSIA): THEORY AND PRACTICE. Part 1

Ключевые слова: Россия, Китай, Сибирь, Синьцзян, Евразийский континентальный мост, экономическая ось развития.

В последние годы активное продвижение международного экономического сотрудничества является не только новым направлением в региональном экономическом развитии, но и важной частью открытости Китая. Китайский Синьцзян граничит с российской Западной Сибирью. Развитие регионального экономического сотрудничества между ними будет способствовать не только общему развитию Китая и России, но и укрепит безопасность и стабильность в Центральной Азии. Использована «полюс-ось» теория, модели гравитации, городские соотношения первенства, а также другие методы количественного и качественного анализа в исследовании экономических функций различных центральных городов и транспортной инфраструктуры в регионе. Проанализированы первый и второй Евразийские континентальные мосты, как крупные зоны экономического развития. Это открывает прямой сухопут-

ный канал связи между Новосибирском и Урумчи, создает Новосибирск-Урумчинскую ось экономического развития и развивает идею одной оси с двумя поясами между Синьцзяном и Западном Сибирью, представляющую собой форму "I". Только таким образом могут интегрироваться трансграничные региональные ресурсы, а региональное социально-экономическое развитие Синьцзяна и Западно-Сибирского станет эффективным, превратит их в единую геоэкономическую зону.

Keywords: Russia, China, Siberia, Xinjiang, Eurasian continental bridge, economic development axis.

In recent years, actively promoting international economic cooperation is not only a new trend in regional economic development, but also an important part of China's opening up to the world. Chinese Xinjiang borders on the West Siberia of Russia. Extensive inter-regional economic coopera-