

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2022-3-71-86>

РУБЦОВСКО-СЕМЕЙСКИЙ КЛАСТЕР РОССИЙСКО-КАЗАХСТАНСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ИНИЦИАТИВЕ КИТАЯ «ОДИН ПОЯС - ОДИН ПУТЬ»

Б. А. Красноярова

Институт водных и экологических проблем Сибирского отделения
Российской академии наук,
Барнаул, Россия

А. В. Кротов

Алтайский государственный университет,
Барнаул, Россия

Е. М. Табакаева

Алтайский государственный гуманитарно-педагогический
университет имени В. М. Шукшина,
Барнаул, Россия

Статья посвящена поиску возможностей реиндустриализации депрессивных приграничных ультраконтинентальных территорий в контексте реализации стратегической инициативы Китая «Один пояс – один путь». Цель проведенного исследования – найти способы восстановления и развития экономических связей между двумя приграничными регионами – Алтайским краем в Российской Федерации и Восточным Казахстаном – для повышения эффективности их совместной деятельности. Объектом исследования является трансграничная область между Рубцовском и Семейем с прилегающими территориями. На основе системно-диалектического подхода были проанализированы возможности создания в пределах Алтайского края и Восточно-Казахстанской области Рубцовско-Семейского промышленно-инновационного узла. Авторы приходят к выводу, что такое сотрудничество может открыть новые возможности для отраслей, производящих ресурсоемкие потребительские товары, учитывая традиционные связи и близость культур проживающего здесь населения. В статье определены специализация территорий и существующий уровень взаимодействия регионов. Авторами обозначены отрасли экономики, перспективные для развития в кластере. Показана роль Турксиба для реиндустриализации депрессивных трансграничных территорий. Предложена концепция развития будущего трансграничного промышленного кластера, что является одним из научных результатов исследования. *Ключевые слова:* промышленно-инновационный центр, ультраконтинентальное положение, Алтайский край, Восточно-Казахстанская область, трансграничное сотрудничество.

RUBTSOVO-SEMEY CLUSTER OF RUSSIAN-KAZAKH ECONOMIC COOPERATION IN CHINA'S STRATEGIC INITIATIVE "ONE BELT ONE ROAD"

Bella A Krasnoyarova

Institute of Water and Environmental Problems Siberian Branch
of the Russian Academy of Sciences,
Barnaul, Russia

Alexander V. Krotov

Altai State University,
Barnaul, Russia

Evgeniya M. Tabakaeva

The Shukshin Altai State Humanities Pedagogical University,
Barnaul, Russia

The article is devoted to the search for opportunities for reindustrialization of depressed border ultracontinental territories in the context of the implementation of China's strategic initiative "One Belt One Road". The purpose of the study is to find ways to restore and develop economic ties between two border regions – the Altai Territory in the Russian Federation and East Kazakhstan, as the hypothesis of the study is the possibility of increasing the effectiveness of their joint activities. The object of research in the article is the cross-border area between Rubtsovsk and Semey and their adjacent territories. On the basis of a system-dialectical approach, the possibilities of creating a Rubtsovo-Semey industrial and innovative hub within the Altai Territory and the East Kazakhstan region are analyzed. The authors conclude that such cooperation can open up new opportunities for industries producing resource-intensive consumer goods, given the traditional ties and proximity of cultures of the population living here. The article defines the specialization of territories and the existing level of interaction between regions. The authors substantiate the sectors of the economy that are promising for development in the cluster. The role of Turksib for the reindustrialization of depressed cross-border territories is shown. A concept for the development of a future cross-border industrial cluster is proposed, which is one of the scientific results of the study.

Keywords: industrial and innovation Center, ultracontinental position, Altai Krai, East Kazakhstan region, cross-border cooperation.

Введение

Алтайский край и Восточно-Казахстанская область являются приграничными и периферийными территориями России и Казахстана соответственно. Они находятся в центре Евразийского континента и относятся к ядру ультраконтинентальных регионов, что существенно снижает их конкурентоспособность на мировом рынке товаров и услуг [1; 2; 4]), особенно с позиций массовых грузоперевозок. Эти регионы обладают определенным потенциалом развития, связанным с их внутренними природными, материальными и человеческими ресурсами, геоэкономическим потенциалом – расположением на пересечении и/или вблизи

с вновь формирующимися экономическими коридорами между Европой и Азией, а также внутри Центральной Азии. Ресурсы азиатских стран до сих пор слабо оценены, а стратегии их развития в основном нацелены на экстенсивный путь использования ресурсов без учета современных реалий и технологических возможностей. Алтайский край и Восточно-Казахстанская область в течение длительного времени развивались в рамках одной страны и одной идеологии, сначала – Российской империи, затем – СССР. Лишь последние 30 лет происходит постепенная национализация их экономики и общественной жизни, которая сопровождается разрывом прежних социально-экономических связей [11]. Это, к сожалению, негативно сказывается на динамике хозяйственного развития обеих стран.

Целью настоящего исследования является поиск путей восстановления экономических связей между двумя приграничными регионами. Для этого были поставлены и последовательно решены задачи выделения отраслевых полюсов или ядер развития приграничных регионов России и Казахстана; оценены перспективные направления их развития для обеспечения смены негативных факторов периферийного положения на плюсы приграничного сотрудничества.

Проблемы регионального развития и взаимодействия обсуждаются во многих работах. С позиций развиваемых теорий новой географии П. Кругмана [16; 17; 21] исследуются причины межстранового и межрегионального неравенства [3], вопросы управления региональной экономикой [6] и регионального устойчивого развития [12]. Отдельным направлением современных исследований становится коннектография [18].

Объектом исследования является трансграничная область между Рубцовском и Семеем с прилегающими территориями. Именно эта часть российско-казахстанского приграничья является весьма перспективной, по мнению авторов, для формирования промышленно-инновационного узла. Это позволило предложить концепцию развития будущего трансграничного промышленного кластера, что является одним из научных результатов исследования. Практическая реализация данной концепции позволит существенно повысить значимость этих периферийных регионов и с экономических (индустриальное и транспортно-логистическое развитие), и с социокультурных позиций, учитывая традиционные связи и близость культур проживающего здесь населения.

Материалы и методы

Исследование проведено в рамках системно-диалектического подхода, который предусматривает рассмотрение территориальной системы в динамике, т. е. на этапе своего формирования, функционирования и развития [8] с применением историко-географических методов, главным образом при выявлении роли Турксиба для социально-экономического развития регионов и стран Центральной Азии. Реализация данного подхода

позволяет выявить различные факторы глобального и макрорегионального масштаба в исследуемых ультраконтинентальных пространствах. Продуктивным является и подход американских авторов, работающих в области новой экономической географии [20], методики которых были использованы при анализе конкурентных преимуществ рассматриваемой территории. Методы статистического анализа были реализованы при проведении пространственно-экономического анализа территории, а также динамики потоков экспорта и импорта между Алтайским краем и Казахстаном.

Результаты

Город Семей еще в недалеком прошлом был административным центром Семипалатинской области. По численности населения и промышленному потенциалу он лишь немногим уступает Усть-Каменогорску, центру Восточно-Казахстанской области (акимата).

На административной территории города имеются значительные месторождения каменного угля, золотосодержащих и полиметаллических руд, а также промышленные запасы мрамора, гранита, габбро и других нерудных полезных ископаемых. Здесь работают крупные предприятия по добыче угля – ТОО «Каражыра ЛТД» и золотосодержащей руды. АО «ФИК «Алел» – дочернее предприятие быстрорастущей золотодобывающей компании с филиалами в Западной Африке, Казахстане и России. В городе расположен Цементный завод Семей. Его продукция реализуется на казахстанском рынке, а также на рынках Сибирского федерального округа. Завод является одним из основных поставщиков продукции для строительства высокоскоростных автобанов, дорог республиканского значения, например, автомагистрали «Западная Европа – Западный Китай». Еще одним предприятием, представляющим интерес с позиций кооперации в рамках трансграничного промузла, является АО «Жана-Семейшпалзауыты» – выпускает пропитанные шпалы, телеграфные столбы, мостовой брус, снегозащитные щиты для железной дороги и др. Одним из градообразующих и перспективным для сотрудничества является Семипалатинский машиностроительный завод, выпускающий гусеничные транспортеры-тягачи и запасные части к ним, комплектующие подвижного состава и др.

Город Рубцовск – относительно молодой город Алтайского края с высокой концентрацией промышленных предприятий машиностроения, мукомольно-крупяной, молочной, мясной, деревообрабатывающей и других отраслей. Это транспортный узел, связанный железнодорожными и автотранспортными линиями с Казахстаном, странами Центральной Азии. С позиций международной кооперации весьма перспективны, на наш взгляд, такие предприятия, как Рубцовский филиал АО «Алтайвагон», в его составе Машиностроительный завод, литейное производство и произ-

водство железнодорожной техники и оборудования; ООО «Алтайтранс-маш-сервис», специализирующееся на производстве гусеничных тягачей повышенной проходимости; ОАО УК «Сибагромаш», выпускающий почвообрабатывающую технику и запасные части к ней, и другие товары производственного и потребительского назначения; ЗАО «Рубцовский завод запчастей» и ООО «Рубцовский лесодеревообрабатывающий комбинат». Важное место в экономике Рубцовска занимают также предприятия по переработке сельскохозяйственной продукции.

Семей и Рубцовск – 2-й и 3-й города по численности населения в своих регионах (численность населения в зоне их притяжения составляет около 500 тыс. человек). Эти города располагаются ближе друг к другу, чем их региональные столицы или другие города в граничащих субъектах. В советский период они специализировались на тракторостроении и сельхозмашиностроении всесоюзного значения. Традиционно города славились квалифицированными кадрами рабочих профессий. Совокупный потенциал специалистов рабочих специальностей значительно выше столичного барнаульского индустриального ядра и сравним с самым крупным в СФО красноярским.

Анализ постсоветского развития показал, что оба города являются депрессивными с большим количеством проблем и превышающей средние национальные и региональные показатели безработицей. Исторически они имели деловые, культурные, семейные и иные связи [19].

Предприятия сельхозмашиностроения данных городов могут дополнять друг друга исходя из имеющихся кооперационных связей внутри регионов. Наличие обширного рынка потребителей в России и странах Центральной Азии может стать стимулом для формирования здесь агромашиностроительного консорциума.

Для облегчения доступа на международные рынки можно включить отдельные наиболее конкурентоспособные предприятия других стран в цепочки добавленной стоимости данного направления. Это, во-первых, создаст на их территории новые рабочие места, что усилит позиции данного кластера, и, во-вторых, предоставит определенные преференции в национальных финансовых институтах. Перспективными рынками и партнерами в кооперации Рубцовско-Семейского трансграничного узла в рамках данной специализации могут стать Иран, закрытый санкциями от Запада, и Пакистан, растущее государство (с населением превосходящим российское).

В Рубцовске имеются все предпосылки для формирования мощного кластера пищевой промышленности на базе овощей и фруктов, поступающих из стран Центральной Азии, Афганистана, Ирана и Пакистана, которые после переработки могут реализовываться на экономическом пространстве Сибирского и Уральского федеральных округов России.

Еще одним направлением сотрудничества может стать транспортное и дорожное машиностроение на базе имеющихся предприятий, а также участие в транспортно-логистическом развитии Центрально-Азиатского пространства, являющегося значимой частью территории стратегических интересов китайской инициативы «Один пояс – один путь» (ОПОП), охватывающей практически все страны Азии, а также государства в других макрорегионах мира [10]. При этом следует учитывать, что развитие кластера, с одной стороны, способствует экономическому росту, с другой – приводит к загрязнению окружающей среды. В связи с этим отрицательные эффекты промышленного узла необходимо компенсировать путем установления долгосрочных отношений между странами в области создания экологической инфраструктуры [23].

Кроме того, здесь логично создание современного транспортно-логистического центра по перераспределению продукции, поступающей в направлении России и страны Центральной Азии и Китай и обратно. Это тем более актуально, что Рубцовск и Семей соединены Туркестано-Сибирской железной дорогой, построенной более 90 лет назад и связывающей сибирские регионы с Казахстаном и странами Средней (Центральной) Азии. В настоящее время Турксиб теряет свое международное значение, хотя по данным таможенной службы, между Сибирским Федеральным округами и Казахстаном активно ведется взаимная торговля, в частности, в рамках Евразийского экономического союза. На долю Казахстана приходится около 5% внешнеторгового оборота СФО¹. Турксиб здесь играет далеко не последнюю роль. В рамках Евразийского союза страны активно взаимодействуют между собой, стремясь улучшить условия перевозок, повысить конкурентоспособность железнодорожных маршрутов в евроазиатском сообщении по сравнению с альтернативными видами транспорта, увеличить грузопоток и пассажирооборот, развивать инфраструктуру и пр.

В товарной структуре экспорта СФО в Казахстан преобладают минеральные продукты (каменный уголь, кокс каменноугольный и нефтепродукты, концентраты цинковые и свинцовые, машиностроительная продукция – около 17%, продовольственные товары – также 17% (в основном готовые продукты из зерна и муки, какао и продукты из него, разные пищевые продукты, масличные семена и плоды, злаки, молочная продукция), металлы и изделия из них, химическая продукция (изделия из пластмасс, каучук, резина и изделия из них, продукты неорганической химии, удобрения и другие товары), древесина и целлюлозно-бумажные изделия.

¹ Итоги внешней торговли Сибирского федерального округа. – URL: http://stu.customs.gov.ru/storage/document/document_file/2020-06/10/%D0%98%D1%82%D0%BE%D0%B3%D0%B8%20%D0%92%D0%A2%20%D0%A1%D0%A4%D0%9E%201%20%D0%BA%D0%B2.%202020.doc

В структуре экспорта Алтайского края в 2020 г. преобладали несырьевые неэнергетические товары (70,58%), среди сырьевых товаров, составляющих 20,06% экспорта края в Казахстан, с большим отрывом преобладают руды (84,2%), а также круглый лес (8,28%), каменный уголь (4,76%) и др. Несырьевой энергетический экспорт занимал 9,35%. При этом в несырьевых неэнергетических товарах ведущее место занимает верхний передел (68,91% от объема несырьевого неэнергетического экспорта), в котором преобладает железнодорожная техника¹.

Импорт из Казахстана в регионы СФО представлен прежде всего металлами и изделиями из них (прутки, прокат из нелегированной стали, изделия из черных металлов, алюминий, свинец и изделия из них); продовольственными товарами – до 20% (молочная продукция, овощи, кондитерские изделия, какао и продукты из него и сахара, мясо, фрукты), минеральными продуктами (преимущественно каменный уголь).

Рассматривая структуру внешнеторгового оборота по основным товарным группам, можно заметить, что лишь около 20% общих объемов относится к продовольственным и иным грузам, которые перевозятся автомобильным и воздушным транспортом, все остальные – минеральное топливо, продукция черной и цветной металлургии и подобная продукция относятся к крупногабаритным грузам и перевозятся преимущественно железнодорожным транспортом с использованием в том числе возможностей Турксиба, который не перестает выполнять свою основную функцию связующего звена между Сибирью и Казахстаном и другими странами Центральной Азии.

Дискуссия

Китайская инициатива «Один пояс – один путь» и ее реализация важны не только для евроазиатских государств, но и для мирового сообщества в целом. Данный проект нацелен на экономическое взаимодействие множества стран, формирование транспортно-экономических коридоров, обеспечение выхода к морю континентальным и ультраконтинентальным странам и регионам, увеличение грузопотока, строительство качественных автомагистралей и пр. Данная инициатива уже реализуется, являясь, по сути, новой внешнеполитической стратегией КНР [7], долгосрочные цели которой значительно шире первоначально заявленных инфраструктурных и экономических перспектив развития стран, расположенных в зоне притяжения этого глобального проекта.

В качестве ключевой категории развития в рамках стратегии предлагается сотрудничество, сопряжение интересов всех стран – участников ОПОП и индивидуальный подход при реализации такого взаимодействия на основе двух-, иногда многосторонних договоров. Большое значение

¹ Российский экспортный центр. – URL: <https://www.exportcenter.ru>

придается развитию торгово-экономических связей между Китаем и странами, расположенными вдоль ОПОП на основе конкурентоспособности и взаимодополняемости [9].

При этом китайские эксперты в поисках компромисса допускают иные планы развития [9], рассчитывая, что они будут реализовываться на платформе, предоставляемой КНР. Например, реализуемый под руководством России на постсоветском пространстве проект Евразийского экономического союза рассматривается как своеобразный каркас для продвижения интересов ОПОП, в то время как последний дополняет ЕАЭС новыми экономическими возможностями [7]. Совместная реализация этих двух проектов может уменьшить неопределенность в Евразии, вызванную современными значительными изменениями в геополитике и мировой экономике, а также помочь в решении острых проблем безопасности [24].

Географическое положение Казахстана в рамках данной инициативы обладает значительными преимуществами, так как гораздо удобнее прокладывать железную дорогу через одно государство – Казахстан, чем в обход с юга – через несколько центрально-азиатских не всегда политически стабильных стран, или в обход с севера – по российскому достаточно загруженному Транссибу. При этом время перевозок (количество дней, за которые можно доставить товар) и в том, и в другом случае будет выше. К тому же Китай активно инвестирует в Казахстан в рамках этого и других проектов. Уже сейчас наблюдается значительное увеличение грузопотока между Казахстаном и Китаем. За 2018 г. объем перевозок грузов между Казахстаном и КНР составил 13 977 тыс. т, что на 3 827 тыс. т, или на 37,2%, больше, чем в 2017 г. (10 152 тыс. т). В целях увеличения объемов перевозок на территориях этих стран были установлены благоприятные тарифные условия и электронный обмен данными¹.

России в контексте китайской инициативы «Один пояс – один путь» следует учитывать, что смена стратегии развития китайской экономики принесет некоторые риски в краткосрочной и среднесрочной перспективе. Возможно некоторое снижение экспорта ее природных ресурсов (за исключением природного газа), но это может открыть новые перспективы для отраслей, производящих ресурсоемкие потребительские товары. А это позволит России диверсифицировать свою экономику в долгосрочной перспективе.

По мнению ученых национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» [22], извлечь выгоду из трансформации Китая, Россия сможет лишь, сместив акценты в своей экспортной политике с переговоров по политически мотивированным крупным проектам на более интенсивное продвижение экспорта потребительских товаров. Что ка-

¹ Отчет об устойчивом развитии АО «НК «КТЖ» за 2018 год. – URL: https://www.railways.kz/articles/sustainable-development/otchet_v_oblasti_ustoichivogo_razvitiya.

сается рассматриваемого ультраконтинентального пространства, то необходимо, на наш взгляд, более пристальное внимание обратить на реновацию Турксиба, потому что в противном случае будут потеряны не только экономические, но и ментально-исторические связи с народами Центрально-Азиатских стран. Это особенно актуально для сибирских регионов, сохранивших свои промышленные активы и имеющих возможность наращивания инновационного и инвестиционного потенциалов, что прежде всего значимо для депрессивного приграничного Алтайского края, промышленность которого в значительной мере была традиционно ориентирована на Центрально-Азиатский рынок как по поставкам продукции сельскохозяйственного и тракторного машиностроения, так и по сырью.

Аналогично могут быть востребованы и пассажирские железнодорожные маршруты из Новосибирска в Китай через Казахстан, что задействует существенную часть Турксиба. Конечно, остается актуальным вопрос развития торговли посредством Турксиба со странами Среднего Востока – Ираном, имеющим железнодорожные ветки с Туркменией, и самым густонаселенным в мире государством, не имеющим своих железных дорог, – Афганистаном.

Необходимо отметить, что связи с названными странами для сибирских регионов крайне актуальны. Специализация этих территорий кардинально различается и, соответственно, взаимная торговля выгодна для обеих сторон. При этом важным сдерживающим моментом являются транспортные расходы. При формировании составов прямого назначения они будут существенно ниже автодорожного маршрута, тем более в этом случае удастся избежать проблем с пересечением государственных границ транзитных стран (Казахстана, Узбекистана и, возможно, Туркменистана в зависимости от траектории прокладки пути в Афганистан).

Принимая во внимание сегодняшнюю ситуацию на мировой экономической и политической карте, можно утверждать, что при таком транспортном увязывании через сибирские торговые связи Афганистан и в геоэкономическом, и в геополитическом отношении становится ближе для российских интересов.

Далее через Афганистан или Иран можно в будущем строить отношения с Пакистаном, который по численности населения уже обгоняет современную Россию; со временем этот разрыв еще увеличится. Экономика этой страны сейчас динамично развивается и многие товары в соотношении «цена – качество» совсем не проигрывают конкурентам из Китая или стран Юго-Восточной Азии.

Развитие данных направлений и маршрутов особенно актуально для территорий, относящихся к ядру ультраконтинентальных пространств мира, для них появляется возможность снизить издержки из-за удаленного от морских портов положения. Это важно и для всех сибирских регионов,

которые в настоящее время в транспортно-географическом и товаро-продуктовом отношении тяготеют к Китаю, что сужает возможности диверсификации внешнеторгового оборота. Более того, в случае восстановления/установления связей со странами Центральной Азии и Среднего Востока есть шанс реиндустриализации отечественного машиностроения и развития конечных цепочек химического комплекса.

Заключение

При правильном построении и реализации программы вхождения в Стратегию ОПОП, возобновлении и расширении товарооборота с южными соседними с Сибирью территориями есть, пожалуй, одна из немногих возможностей сравнительно быстрой реиндустриализации отдельных приграничных российских регионов, в том числе такого интересного с точки зрения экономико-географического положения объекта, как Рубцовск. Этот ближайший к странам Центральной Азии город сейчас недооценен как возможная промышленно-инновационная база кооперации России и Казахстана (через рядом расположенный такой же депрессивный, еще более населенный Семей, имеющий к тому же похожую промышленную специализацию).

Главная задача заключается в согласовании совместных интересов стран и территорий Центральной Азии, проработке и формировании полноценных ТНК, чтобы создавать в будущем собственную инновационную и конкурентоспособную продукцию, на первом этапе – для местных рынков.

Создание на базе существующих городов совершенно нового трансграничного промышленно-инновационного центра будет способствовать скреплению всего пространства и задаст вектор развития определенным отраслям хозяйства. При совместной детально разработанной странами и регионами стратегии развития рассматриваемого евроазиатского пространства во взаимодействии с близлежащими областями не только сохранится и разовьется имеющийся здесь индустриальный потенциал, но и значительно улучшится качество жизни местного населения. При этом есть шанс полноценно, а не в качестве сырьевого придатка, вписаться в стратегию ОПОП и получить все геоэкономические выгоды, как минимум, от центрально расположенного Евроазиатского пространства.

Данный промышленно-инновационный кластер может выступить магнитом для инициатив других стран Центральной Азии, Ирана, Афганистана, Пакистана по включению в цепочки добавленной стоимости трансграничного производственного комплекса. Предполагается, что, таким образом, можно нивелировать риски межэтнического, ресурсно-сырьевого, экологического, политического и культурного характера в условиях существенного роста экономической и финансовой активности такого ведущего мирового актора, как КНР, который значительно лучше обеспечен

капиталом, технологическими и интеллектуальными ресурсами. Более того, есть потенциальная возможность сделать партнерами данного трансграничного проекта участников с китайской стороны.

Синергетический эффект от комплексного и согласованного развития отдельных стран и регионов возможен при соотнесении общих социально-экономических стратегий их развития, разработанных с учетом местных особенностей неоднородной территории. Данная программа, кроме институциональных норм сотрудничества, должна включать и ряд крупных инвестиционных проектов макрорегионального значения, например, формирование приграничных промышленно-инновационных кластеров освоения и переработки полезных ископаемых, строительство гидротехнических сооружений энергетического и водохозяйственного назначения, создание хабов и иных инфраструктурных объектов.

Идея кластерного развития уже далеко не нова [14; 15], но достаточно актуальна в научном дискурсе, поэтому логично по максимуму использовать преимущества существующего географического положения данных приграничных территорий и их территориальную близость к одному из крупнейших и перспективных инфраструктурных проектов в рамках ОПОП. При этом следует принимать во внимание возможные риски трансграничных проектов [5].

Список литературы

1. Безруков Л. А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. – Новосибирск : Гео, 2008.
2. Безруков Л. А. Мировое хозяйство в контексте континентально-океанической дихотомии // Известия РАН. Серия: Географическая. – 2008. – № 6. – С. 7–18.
3. Григорьев Л. М., Павлюшина В. А. Межстрановое неравенство: динамика и проблема стадий развития // Вопросы экономики. – 2018. – № 7. – С. 5–29.
4. Красноярова Б. А., Кротов А. В. Диалектика стратегического развития Центрально-Евразийского трансграничного региона в условиях современных вызовов // Гуманитарный вектор. – 2020. – № 15 (2). – С. 131–141.
5. Красноярова Б. А., Кротов А. В. Потенциальные риски реализации трансконтинентальных проектов в Центральной Евразии // Россия и Азия. – 2020. – № 1 (10). – С. 8–15.
6. Межов И. С. Управление региональной экономикой: отсутствие адекватной модели или тупик либеральной концепции // Российский экономический журнал. – 2018. – № 1. – С. 30–44.

7. Михалёв М. С. «Один пояс, Один путь» как новая внешнеполитическая стратегия КНР. Краткий анализ внутрикитайской дискуссии // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2016. – № 9(6). – С. 88–103 DOI: 10.23932/2542-0240-2016-9-6-88-103

8. Ряшко Б. В. О разработке системно-диалектической методологии // ERGO: Проблемы методологии междисциплинарных исследований и комплексного обеспечения научно-исследовательской деятельности : информационный сборник научных трудов. – Вып. 2. – Екатеринбург, 1995. – С. 130–145.

9. Чэн Гоцян. О создании международной сети исследовательских центров «Одного пояса, Одного пути» (程国强. 构建“一带一路”国际智库网络) // Global Market Information Guide. – 2015. – № 15.

10. Шкваря Л. В., Русакович В. И. Существует ли объективная необходимость для реализации китайской инициативы «Один пояс, один путь»? // Россия и Азия. – 2021. – № 1 (15). – С. 69–79.

11. Экономико-правовые концепции национализации: Россия и зарубежный опыт. – М. : Проспект, 2019.

12. Bristow G., Healy A. Regional Resilience: an Agency Perspective // Regional Studies. – 2014. – Vol. 48. – Issue 5. – P. 923–935.

13. Chen J., Chen D., Yao A. Trade Development between China and Countries Along the Belt and Road: a Spatial Econometric Analysis Based on Trade Competitiveness and Complementarity // Pacific Economic Review. – 2020. – Vol. 25. – Issue 2. Special Issue: Foreign Trade and Investment in China's Continuing Economic Opening and Belt & Road Initiative. – P. 205–227. – DOI: 10.1111/1468-0106.12329

14. Enright M. Why Clusters are the Way to Win the Game // World Link. – 1992. – N 5. – P. 24–25.

15. Enright A. T. The Geographic Scope of Competitive Advantage. In E. Dirven J. Groenewegen S. van Hoof eds. Stuck in the Region? Changing Scales for Regional Identity. Netherlands Geographic Studies, 155, Utrecht. – Netherlands, 1993. – P. 87–102.

16. Fujita M. A. Monopolistic Competition Model of Spatial Agglomeration: Differentiated Product Approach // Regional Science and Urban Economics. – 1988. – N 18. – P. 87–124.

17. Fujita M., Krugman P., Venables T. The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade. – Cambridge, MA : MIT Press, 1999.

18. Khanna P. Connectography: Mapping the Future of Global Civilization. – New York, USA: Random House, 2016.

19. Krasnoyarskaya B. A., Krotov A. V. Justification of the Need for Forming a Frame of Mutually Complimentary Industrial Innovation Centers in the Ultracontinental Core of the Eurasian Space. IOP Conference Series: Earth and

Environmental Science Environmental transformation and sustainable development in Asian region, 629,012077, 2021. – DOI: 10.1088/1755-1315/629/1/012077

20. *Krugman C. R., Obstfeld M.* International Economics: Theory and Policy. – Boston, USA : Addison Wesley, 2003.

21. *Krugman P.* Scale Economies, Product Differentiation, and the Pattern of Trade // *American Economic Review*. – 1980. – Vol. 70. – Issue 5. – P. 950–959.

22. *Makarov I., Stepanov I., Kashin V.* Transformation of China's Development Model under Xi Jinping and its Implications for Russian Exports // *Asian Politics & Policy*. – 2018. – Vol. 10. – Issue 4. Special Issue: Russia in the Asia-Pacific. – P. 633–654. – DOI: 10.1111/aspp.12419

23. *Sun H., Tariq G., Kong Yu., Khan M. S., Geng Y.* Nexus between Environmental Infrastructure and Transnational Cluster in One Belt One Road Countries: Role of Governance // *Business Strategy and Development*. – 2018. – Vol. 1. – Issue 1. – P. 17–30. – DOI: 10.1002/bsd2.6

24. *Timofeev I., Lissovolik Ya., Filippova L.* Russia's Vision of the Belt and Road Initiative: From the Rivalry of the Great Powers to Forging a New Cooperation Model in Eurasia // *China & World Economy*. – 2017. – Vol. 25. – Issue 5. – Special Issue: Eurasian Perspectives on China's Belt and Road Initiative. – P. 62–77. – DOI: 10.1111/cwe.12214

References

1. Bezrukov L. A. Kontinentalno-okeanicheskaya dikhotomiya v mezhdunarodnom i regionalnom razvitii [Continental-Oceanic Dichotomy in International and Regional Development]. Novosibirsk, Geo, 2008. (In Russ.).

2. Bezrukov L. A. Mirovoe khozyaystvo v kontekste kontinentalno-okeanicheskoy dikhotomii [The World Economy in the Context of the Continental-Oceanic Dichotomy]. *Izvestiya RAN. Seriya: Geograficheskaya* [Izvestiya RAS. Geographical series], 2008, No. 6, pp. 7–18. (In Russ.).

3. Grigorev L. M., Pavlyushina V. A. Mezhsranovoe neravenstvo: dinamika i problema stadiy razvitiya [Cross-Country Inequality: Dynamics and the Problem of Stages of Development]. *Voprosy ekonomiki* [Economic Issues], 2018, No. 7, pp. 5–29. (In Russ.).

4. Krasnoyarova B. A., Krotov A. V. Dialektika strategicheskogo razvitiya Tsentralno-Evroaziatskogo transgranichnogo regiona v usloviyakh sovremennykh vyzovov [Dialectics of Strategic Development of the Central-Eurasian Cross-Border Region in the Context of Modern Challenges]. *Gumanitarnyy vektor* [Humanitarian Vector], 2020, No. 15 (2), pp. 131–141. (In Russ.).

5. Krasnoyarova B. A., Krotov A. V. Potentsialnye riski realizatsii transkontinentalnykh proektov v Tsentralnoy Evrazii [Potential Risks of Implementing Transcontinental Projects in Central Eurasia]. *Rossiia i Aziya* [Russia and Asia], 2020, No. 1 (10), pp. 8–15. (In Russ.).

6. Mezhev I. S. Upravlenie regionalnoy ekonomikoy: otsutstvie adekvatnoy modeli ili tupik liberalnoy kontseptsii [Management of the Regional Economy: Lack of an Adequate Model or Deadlock of a Liberal Concept]. *Rossiyskiy ekonomicheskii zhurnal* [Russian Economic Journal], 2018, No. 1, pp. 30–44. (In Russ.).

7. Mikhalev M. S. "Odin poyas, Odin put" kak novaya vneshnepoliticheskaya strategiya KNR. Kratkiy analiz vnutrikitskoy diskussii ["One Belt, One Road" as a New Foreign Policy Strategy of the People's Republic of China. A Brief Analysis of the Intra-Chinese Discussion] *Kontury globalnykh transformatsiy: politika, ekonomika, pravo* [Contours of Global Transformations: Politics, Economics, Law], 2016, No. 9(6), pp. 88–103 (In Russ.). DOI: 10.23932/2542-0240-2016-9-6-88-103

8. Ryashko B. V. O razrabotke sistemno-dialekticheskoy metodologii [On the Development of a System-Dialectical Methodology]. *ERGO: Problemy metodologii mezhdistsiplinarnykh issledovaniy i kompleksnogo obespecheniya nauchno-issledovatel'skoy deyatel'nosti : informatsionnyy sbornik nauchnykh trudov* [ERGO: Problems of Methodology of Interdisciplinary Research and Integrated Support of Research Activities : Information Collection of Scientific Papers], Issue 2. Ekaterinburg, 1995, pp. 130–145. (In Russ.).

9. Chen Gotsyan. O sozdaniy mezhdunarodnoy seti issledovatel'skikh tsentrov «Odnogo poyasa, Odnogo puti» (程国强. 构建“一带一路”国际智库网络) [About the Creation of an International Network of Research Centers "One Belt, One Way" ("One Belt, One Road")]. *Global Market Information Guide* [Global Market Information Guide], 2015, No. 15. (In Russ.).

10. Shkvarya L. V., Rusakovich V. I. Sushchestvuet li obektivnaya neobkhodimost dlya realizatsii kitayskoy initsiativy «Odin poyas, odin put»? [Is there an Objective Need for the Implementation of the Chinese Initiative "One Belt, One Road"?]. *Rossiia i Aziya* [Russia and Asia], 2021, No. 1 (15), pp. 69–79. (In Russ.).

11. Ekonomiko-pravovye kontseptsii natsionalizatsii: Rossiya i zarubezhnyy opyt [Economic and Legal Concepts of Nationalization: Russia and Foreign Experience]. Moscow, Prospekt, 2019. (In Russ.).

12. Bristow G., Healy A. Regional Resilience: an Agency Perspective. *Regional Studies*, 2014, Vol. 48, Issue 5, pp. 923–935.

13. Chen J., Chen D., Yao A. Trade Development between China and Countries Along the Belt and Road: a Spatial Econometric Analysis Based on Trade Competitiveness and Complementarity. *Pacific Economic Review*, 2020,

Vol. 25, Issue 2. Special Issue: Foreign Trade and Investment in China's Continuing Economic Opening and Belt & Road Initiative, pp. 205–227. DOI: 10.1111/1468-0106.12329

14. Enright M. Why Clusters are the Way to Win the Game. *World Link*, 1992, No. 5, pp. 24–25.

15. Enright A. T. The Geographic Scope of Competitive Advantage. In E. Dirven J. Groenewegen S. van Hoof eds. *Stuck in the Region? Changing Scales for Regional Identity*. Netherlands Geographic Studies, 155, Utrecht. Netherlands, 1993, pp. 87–102.

16. Fujita M. A. Monopolistic Competition Model of Spatial Agglomeration: Differentiated Product Approach. *Regional Science and Urban Economics*, 1988, No. 18, pp. 87–124.

17. Fujita M., Krugman P., Venables T. *The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade*. Cambridge, MA : MIT Press, 1999.

18. Khanna P. *Connectography: Mapping the Future of Global Civilization*. New York, USA, Random House, 2016.

19. Krasnoyarova B. A., Krotov A. V. Justification of the Need for Forming a Frame of Mutually Complimentary Industrial Innovation Centers in the Ultracontinental Core of the Eurasian Space. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* Environmental transformation and sustainable development in Asian Region, 629,012077, 2021. DOI: 10.1088/1755-1315/629/1/012077

20. Krugman C. R., Obstfeld M. *International Economics: Theory and Policy*. Boston, USA, Addison Wesley, 2003.

21. Krugman P. Scale Economies, Product Differentiation, and the Pattern of Trade. *American Economic Review*, 1980, Vol. 70, Issue 5, pp. 950–959.

22. Makarov I., Stepanov I., Kashin V. Transformation of China's Development Model under Xi Jinping and its Implications for Russian Exports. *Asian Politics & Policy*, 2018, Vol. 10, Issue 4. Special Issue: Russia in the Asia-Pacific, pp. 633–654. DOI: 10.1111/aspp.12419

23. Sun H., Tariq G., Kong Yu., Khan M. S., Geng Y. Nexus between Environmental Infrastructure and Transnational Cluster in “One Belt One Road” Countries: Role of Governance. *Business Strategy and Development*, 2018, Vol. 1, Issue 1, pp. 17–30. DOI: 10.1002/bsd2.6

24. Timofeev I., Lissovolik Ya., Filippova L. Russia's Vision of the Belt and Road Initiative: From the Rivalry of the Great Powers to Forging a New Cooperation Model in Eurasia [Russia's Vision of the Belt and Road Initiative: from the Rivalry of the Great Powers to the Formation of a New Model of Cooperation in Eurasia], *China & World Economy* [Russia's Vision of the Belt and Road Initiative: from the Rivalry of the Great Powers to the Formation of a New Model of

Cooperation in Eurasia], 2017, Vol. 25, Issue 5, Special Issue: Eurasian Perspectives on China's Belt and Road Initiative, pp. 62–77. DOI: 10.1111/cwe.12214

Сведения об авторах

Белла Александровна Краснаярова

доктор географических наук,
профессор Института водных
и экологических проблем СО РАН,
лаборатория ландшафтно-водно-
экологических исследований
и природопользования.
Адрес: ФГБУН «Институт водных
и экологических проблем СО РАН»,
656038, Алтайский край, Барнаул,
ул. Молодежная, д. 1.
ORCIDID: 0000-0002-0008-1635
E-mail: bella250352@mail.ru

Александр Викторович Кротов

кандидат географических наук, доцент
кафедры экономической географии
и картографии географического
факультета Алтайского государственного
Университета.
Адрес: ФГБОУ ВО «Алтайский государ-
ственный Университет», Алтайский край,
656049, Барнаул, проспект Ленина, 61.
ORCIDID: 0000-0002-8050-5126
E-mail: krot_av@mail.ru

Евгения Михайловна Табакаева

кандидат геолого-минералогических
наук, доцент, научный сотрудник,
Алтайского государственного
гуманитарно-педагогического
университета им. В. М. Шукшина.
Адрес: ФГБОУ ВО «Алтайский
государственный гуманитарно-
педагогический университет имени
В. М. Шукшина», 659333, Бийск,
ул. Владимира Короленко, 53.
ORCIDID: 0000-0002-0454-5812
E-mail: tabakaevaem@mail.ru

Information about the authors

Bella A. Krasnoyaroova

Doctor of Geographical Sciences, Professor
of the Institute of Water and Environmental
Problems SB RAS, Laboratory
of Landscape-Water-Ecological Research
and Nature Management.
Address: The Institute of Water
and Environmental Problems of Siberian
Branch of the Russian Academy of Sciences,
1 Molodezhnaya Street, Altai Krai, Barnaul,
656038, Russian Federation.
ORCIDID: 0000-0002-0008-1635
E-mail: bella250352@mail.ru

Alexander V. Krotov

PhD, Associate Professor
of the Department of Economic
Geography and Cartography
of the Faculty of Geography
of the Altai State University.
Address: Altai State University,
61 Lenin Avenue, Barnaul, Altai Krai,
656049, Russian Federation.
E-mail: krotov_av@mail.ru

Evgeniya M. Tabakaeva

PhD, Associate Professor,
Researcher of The Shukshin
Altai State Humanities
Pedagogical University (ASHPU).
Address: The Shukshin Altai State
Humanities Pedagogical University,
53 Korolenko Street, Biysk,
Altai Territory, 659333,
Russian Federation.
ORCIDID: 0000-0002-0454-5812
E-mail: tabakaevaem@mail.ru