

*И.В. Макарьев*

**Геополитический аспект дискуссии  
о возможном строительстве дороги  
в Китай через плато Укок**

*Ключевые слова:* геополитика, Укок, Китай.

Стратегический курс китайского руководства направлен на то, чтобы превратить КНР в великую мировую державу, выйти на первое место в мире по экономическому потенциалу, оказывать определяющее влияние на развитие глобальной обстановки в мире. В Пекине рассчитывают достичь этой цели путем наращивания экономического и военного потенциалов страны и усиления роли Китая в международных делах [1, с. 37]. Уже сегодня по целому ряду позиций у Китая нет энергетических резервов для дальнейшего роста национальной экономики, и поэтому ему необходимо сырье. Китай также нацелен на создание механизмов для привлечения в страну достижений НТР. Россия оказалась в числе стран, которые Китай рассматривает в качестве приоритетов в реализации своей внешнеэкономической стратегии [2, с. 46]. В этой связи наша страна должна вывести российско-китайские отношения на последовательный и продуманный курс. Под геополитикой понимается изучение взаимосвязей и взаимозависимостей между державной политикой государства и географической средой, в рамках которой она осуществляется [3, с. 202].

До сих пор актуальна тема строительства дороги и газопровода в Китай через плато Укок. Плоскогогорье Укок – одно из самых труднодоступных мест, находится на южных окраинах Республики Алтай, на высоте около 2500 метров над уровнем моря. Эту местность можно считать одним из геополитических полюсов Азии – здесь сходятся границы России, Монголии, Китая и Казахстана. Общая протяженность российско-китайской границы в этом месте составляет 54 километра.

Цель данной статьи – проанализировать основные аргументы «за» и «против» строительства дороги в Китай через плато Укок. При этом поставленные задачи направлены на выявление содержания этих аргументов, а также их систематизацию по основным признакам.

Относительно недавно китайские власти приняли программу развития северо-западной части страны. Речь идет о Синьцзян-Уйгурском автономном районе, который до последнего времени оставался одной из самых слабо развитых территорий Китая. Кроме того, Синьцзян соседствует со странами-членами

ШОС, и в последние годы свыше 60% внешнеторгового оборота Синьцзяна приходится на долю сопредельных центрально-азиатских стран и России [4, с. 356]. Синьцзян планирует развивать приграничную торговлю, а для этого необходимо создание транспортной инфраструктуры, а именно строительство автомобильных дорог в сопредельные государства. В этой связи предполагается «открыть» и самый западный участок российско-китайской границы, находящийся в округе Алтай с китайской и в Республике Алтай с российской стороны.

Инициатором строительства дороги выступила Россия. Эта идея была поддержана китайской стороной. Предполагаемая дорога должна пройти через плато Укок и пересечь границу на перевале Бетсу-Канас, что вызвало большое недовольство у местного населения Республики Алтай и экологов. Далее последовала идея строительства экспортного газопровода из Западной Сибири в Китай, озвученная впервые Президентом России Владимиром Путиным в марте 2006 г. в Пекине [5]. Многие понимают, что прокладка газопровода через плато Укок потребует строительства и самой дороги для возведения и обслуживания газопровода. Кроме того, эта дорога может использоваться и для транзита товаров из Китая в Западную Сибирь. Противники строительства дороги в Китай едины во мнении, что ни в коем случае нельзя допустить прокладку газопровода через плато Укок, поскольку сопутствующая дорога приведет к неконтролируемой китайской миграции в Западную Сибирь. В Горном Алтае много сторонников такой точки зрения.

**Аргументы против строительства**

Противники строительства дороги и газопровода считают плато Укок уникальным местом на планете, которое объявлено «зоной покоя» и относится к объектам всемирного природного наследия ЮНЕСКО. Любое вмешательство в эту зону, по их общему мнению, недопустимо [6]. Строительство промышленных объектов в таких зонах запрещено [7].

Экологи убеждены, что построить дорогу или проложить газопровод на 54-километровом участке границы Китая с Россией, минуя высокогорное плато Укок, невозможно. Строительство газопровода и сопутствующей дороги через территорию природного парка и особенно через зону с ограниченным режимом пользования нарушает российское законодательство и противоречит ряду международных обязательств

России. Поэтому экологи предлагают руководству «Газпрома» рассмотреть альтернативные варианты маршрута трубопровода.

Политик В.А. Рыжков считает проект строительства дороги и газопровода авантюрой. «Плато Укок – уникальная экосистема, – подчеркивает он, – этот конан-дойлевский «Затерянный мир», где, кроме пограничников, вообще нет людей, но еще обитают снежный барс и уникальные птицы, будет уничтожен». Он считает более предпочтительным вариант строительства газопровода в Китай по «альтернативным маршрутам» через степной Алтай и Казахстан либо через Монголию по Чуйскому тракту. В первом случае будет газифицирована юго-западная часть Алтайского края и Северо-Восточный Казахстан, что, несомненно, скажется на экономическом развитии этих регионов.

Е. Лебедева-Хоофт, руководитель Алтае-Саянской екорегionalной программы WWF, отмечает, что для чиновников малозначимы аргументы, касающиеся экологии и культурного наследия. «Есть закон, согласно которому газопровод должен обходить сакральные места, каким является плато Укок, – отмечает Е. Лебедева-Хоофт, – для экономистов «Газпрома» он не имеет денежной стоимости, они решают глобальные экономические задачи» [8].

А.В. Иванов, профессор Алтайского государственного аграрного университета, считает, что «с учетом строительства и эксплуатации газопровода, который пройдет через участок российско-китайской границы на плоскогорье Укок, его придется вести в экстремальных условиях мерзлот и высокогорья, и трасса будет «бриллиантовой» по затратам. Кроме того, провести трубу – еще не значит получить деньги. Кому нужен курорт с перекрытой Катунью, газовой трубой через реликтовый Укок, и с расширяющимся индустриальным пейзажем? К тому же неизбежно последует скандальное исключение плоскогорья Укок из Списка всемирного природного наследия ЮНЕСКО» [9, с. 15]. А.В. Иванов уверен, что «интерес Китая к этому проекту заключается отнюдь не в газе, а в прямом сообщении с Алтаем. Прямой газопровод – это и прямая дорога, необходимая для его строительства и обслуживания. Дорога подразумевает возможность перемещения по ней масс людей, что повлечет не только национальные и социальные, но и экономические проблемы. При прокладке трассы через Укок, – продолжает А. В. Иванов, – можно будет забыть про инвестиции в туризм – наиболее привлекательную на данный момент сферу алтайского бизнеса. Наиболее приемлемым является строительство газопровода через Монголию» [9, с. 15].

Ю. Саакян, генеральный директор Института проблем естественных монополий, опасается, что Китай после завершения строительства газопровода может поставить Россию в невыгодные для нее условия, отказавшись покупать газ по оговоренной

цене, изменив другие условия оплаты или уменьшив объемы закупок. Ю. Саакян согласен, что в ходе реализации проекта «Алтай» нарушится уникальная экосистема плоскогорья Укок, и это может повлечь за собой потери для туристического бизнеса в регионе. Он предлагает решение проблемы: выступает за обходной вариант строительства газопровода через территорию Казахстана или Монголии в Китай. «Возможно, что лучшим вариантом, чем газопровод “Алтай”, – утверждает Ю. Саакян, – было бы строительство трубопровода через территорию Казахстана или Монголии, что позволило бы сохранить нетронутую экосистему плато Укок и обойти местность со сложными геологическими условиями» [9, с. 15].

М.Ю. Шишин, президент Фонда «Алтай XXI век», также выступает против строительства газопровода через плато Укок и считает, что «Укок – уникальная территория и с точки зрения биосферного значения. Здесь самая высокая точка Алтая, откуда начинаются все реки, регенерируется воздух. Плато – крупнейший центр биоразнообразия: здесь есть все животные, которые встречаются на Алтае. Это – биологический банк. К тому же здесь находится центр культур алтайских народов, который коренными народами Алтая воспринимается как алтарь» [10].

По мнению ряда экспертов, идея строительства газопровода «Алтай» с точки зрения экономики не выдерживает никакой критики. Перспективы строительства газопровода обсуждались на седьмом экономическом форуме «Западная Сибирь: регион, экономика, инвестиции», прошедшем в середине февраля 2007 г. в Белокурихе. Участвовавшие в нем столичные эксперты эти перспективы оценили весьма скептически. Владимир Милов, президент Института энергетической политики, выразил сомнения по поводу потребности Китая в российском газе и высокой оплаты за него, аргументировав это отсутствием договоренностей с Китаем о ценах за поставку. Так, во время визита Владимира Путина в Китай в марте 2006 г. был подписан меморандум о намерениях по строительству газопровода, но до сих пор никаких договоренностей нет. Основная потребность Китая в газе сосредоточена не в северо-восточных районах, а в юго-восточных, куда предполагается ввозить сжиженный природный газ из Катара, Нигерии и других мест. Этим и объясняют участники экономического форума отсутствие потребности у Китая в российском газе.

В. Петров, член общественной организация «Развитие» (Республика Алтай), также обеспокоен строительством прямой дороги в Китай. «Если дорога будет не только технологическая, а на перевале Канас будет построен пограничный переход, – говорит В. Петров, – тогда мы будем категорически против, потому что коренное население очень боится экспансии китайцев. В свое время эти народы ушли под покровительство

Белого царя только потому, что боялись ассимиляции со стороны Китая» [11].

Д. Табаев, бывший спикер Госсобрания Республики Алтай, рассматривает три варианта последствий строительства газопровода. По первому варианту Республика Алтай действительно станет экономически процветающим регионом с минимальным китайским присутствием, по второму варианту Горный Алтай полностью контролируется Китаем, по третьему варианту Горный Алтай полностью становится китайской территорией с последующим поглощением китайской частью населения «Проект строительства дороги, – особо подчеркивает он, – не несет экономической выгоды России, а только «Газпрому» [12].

Коренные жители Алтая также намереваются бороться со строительством газопровода и сопутствующей дорогой. Национальная организация «Эне Тил» (Мать-земля) уже потребовала в срочном порядке провести курултай (съезд) алтайского народа. Лидер организации В. Кыдыев выразил свои опасения по поводу потока мигрантов из Китая после ввода в действие новой автодороги, без которой строители газопровода обойтись не смогут. Алтайцы опасаются не только китайских мигрантов, но и духов древних обитателей этих гор – пазырыкцев (IV–III вв. до н.э.), которых может потревожить «Газпром». Всякие раскопки в этом месте алтайцы считают кощунством. После того, как археологи извлекли из гробницы мумию алтайской принцессы Кадын и выставили ее на всеобщее обозрение в Новосибирске, в 2003 г. на плато Укок произошло разрушительное землетрясение. Поэтому планы «Газпрома» алтайцы воспринимают как очередную «напасть».

### Аргументы в пользу строительства

Руководитель Управления федеральной службы по надзору в сфере природопользования по Республике Алтай Ю. Иванов утверждает, что «газопровод “Алтай” из Западной Сибири в Китай пройдет по узкой полосе земли и не причинит большого вреда высокогорному плато Укок, объявленному ЮНЕСКО объектом Всемирного природного наследия» [7]. Он заверил, что Росприроднадзор будет строго отслеживать, чтобы при осуществлении этого грандиозного проекта не было причинено существенного ущерба лесам, водным и другим уникальным природным объектам этой территории. Также Ю. Иванов отметил, что в министерстве экономики Республики Алтай обратили внимание на очевидные экономические выгоды от международного проекта: новые рабочие места для местных жителей, возможность осуществить газификацию сел, налоговые отчисления в бюджеты муниципалитетов за аренду земли, развитие республиканской транспортной инфраструктуры.

Уже упомянутый нами Ю. Саакян не отрицает наличия опасности китайской этноэкспансии после

строительства данного газопровода и сопутствующей ему инфраструктуры, но считает эту угрозу несколько преувеличенной. По его мнению, плато Укок, по которому проходит граница России и Китая, представляет собой малонаселенную высокогорную местность с неблагоприятными климатическими условиями и, кроме того, прилегающие к этому региону России китайские территории тоже относительно мало заселены [9, с. 15].

Местные власти и представители «Газпрома» уверяют, что историческому наследию не будет нанесен урон, так как строительство газопровода станут вести в той зоне плато Укок, где разрешена хозяйственная деятельность. Трасса займет небольшой участок и не повлияет на туристическую привлекательность региона [13].

В 2007 г. по инициативе Фонда Вернадского была снаряжена экологическая экспедиция «Укок-2007», участники которой утверждают, что проведение работ по хозяйственному освоению плато Укок не нанесет непоправимого ущерба природным комплексам плато. Они аргументируют свою позицию достаточной удаленностью археологических объектов от предполагаемой трассы газопровода [14].

В настоящее время проект строительства дороги из России в Китай через Алтай заморожен. Чтобы местное алтайское население не противодействовало планам строительства газопровода, было объявлено, что дорога в Китай строиться не будет. Так, 10 июня 2008 г. в Урумчи во время последнего 10-го заседания российско-китайского Координационного совета по приграничному сотрудничеству председатель народного правительства СУАР Нур Бакри сказал, что вопрос строительства дороги через плато Укок является ключевым в развитии отношений Сибири и Синьцзяна. Руководитель российской делегации на заседании координационного совета по приграничному сотрудничеству, вице-губернатор Алтайского края Б.В. Ларин отметил, что серьезное препятствие в реализации этого проекта может оказать его большая стоимость, а также то обстоятельство, что проектируемая дорога пройдет по территориям, имеющим большую историческую и экологическую ценность [15].

Итак, противники строительства – местные жители, экологи, политики, общественные организации – аргументируют свою позицию невмешательством в заповедный уголок природы, сохранением плато Укок как уникальной экосистемы, поддержанием туристической привлекательности всего Горного Алтая, недопущением китайской экспансии. Кроме того, они считают все это некой авантюрой ввиду отсутствия потребности у Китая в импортном газе и договоренностей с Китаем о ценах на газ. Высокая стоимость затрат прокладки газопровода из-за экстремальных условий, мерзлот и высокогорья делает этот

## Аргументы «за» и «против» строительства дороги и газопровода в Китай

| Аспекты проблемы | Аргументы «против»  | Аргументы «за»   |
|------------------|---|--|
| Демографический  | Ассимиляция со стороны Китая и исчезновение народа Горного Алтая  | Преувеличение угрозы этноэкспансии. Местность с неблагоприятными климатическими условиями. Малонаселенность прилегающих к России китайских территорий.   |
| Культурный       | Центр культур алтайских народов, который коренными народами Алтая воспринимается как алтарь. Недопустимость разрушения древних захоронений.   | Историческому наследию урон не будет нанесен, так как строительство газопровода будет вестись в той зоне плато Укок, где разрешена хозяйственная деятельность.   |
| Политический     | Исключение плоскогорья Укок из Списка всемирного природного наследия ЮНЕСКО. Важное геополитическое значение газопровода через территорию Монголии, укрепление российского влияния в Монголии.          | Прямой газопровод в Китай – отсутствие шантажа со стороны транзитных стран. Новый потребитель российского газа.  |
| Туристический    | Потеря инвестиций в туризм – наиболее привлекательную на данный момент сферу алтайского бизнеса.  | Трасса займет небольшой участок  |
| Экологический    | Уничтожение плато Укок как уникальной экосистемы  | Пустынная местность. Строительство газопровода займет узкую полосу земли и не должно причинить большого вреда огромному плоскогорью  |
| Экономический    | Отсутствие потребности у Китая в импортном газе. Отсутствие договоренностей с Китаем о ценах на газ. Высокая стоимость затрат прокладки газопровода ввиду экстремальных условий, мерзлот и высокогорья. | Новые рабочие места, возможность осуществления попутной газификации сел, налоговые отчисления, импульс развитию республиканской транспортной инфраструктуры. Большие выгоды и диверсификация экспорта российского газа |

проект экономически нецелесообразным. Сторонники строительства дороги и газопровода видят в реализации этих проектов экономическое развитие Республики Алтай и всей Западной Сибири, экономические выгоды от диверсификации экспорта российского газа (подробнее см. табл.).

Динамичная экономика Китая с ее растущими потребностями в энергии требует доступа к углеводородному сырью России. Сегодня КНР стремится сократить свою зависимость от поставок углеводородов из стран Персидского залива и Ближнего Востока, доставляемых танкерами, за счет увеличения поставок из Сибири по трубопроводам [16, с. 37]. Российско-

китайское сотрудничество на западном направлении требует строительства ключевых инфраструктурных объектов, к которым относится транспортная сеть, обеспечивающая Сибири внешние выходы в ее южных районах. Естественно, при этом не должны пострадать заповедные уголки природы или даже весь регион. В любом случае строительство дороги через плато Укок способно изменить геополитическую обстановку вокруг Республики Алтай и даже всей Сибири. Вопрос о том, будет ли реализован или модифицирован данный проект, остается пока открытым. Важно подходить взвешенно и учитывать все аргументы «за» и «против» при принятии данного проекта.

### Библиографический список

1. Ачапкин, А.С. Китай и китайцы, или Как понять ¼ населения земли / А.С. Ачапкин, В.В. Соболевников. – Новосибирск, 2005.
2. Гельбрас, В.Г. Новый этап китайской эмиграции в регионы России / В.Г. Гельбрас // Российская Западная Сибирь – Центральная Азия: новая региональная идентичность, экономика и безопасность : материалы международной конференции. Белокуриха, 24–25 мая 2002 г. – Барнаул, 2003.
3. Цыганков, П.А. Теория международных отношений : учеб. пособие / П.А. Цыганков. – М., 2007.

4. Лузянин, С.Г. Россия и Китай в Евразии: безопасность и энергетика / С.Г. Лузянин // Актуальные проблемы Центральной Азии и Китая: история и современность. – Барнаул, 2006.
5. Сайт Президента Российской Федерации [Электронный ресурс]: Режим доступа // [www.president.ru/9270.html](http://www.president.ru/9270.html)
6. Кобзев, Д. Приграничный Китай: «Трансформация методов торговли» и «китаизация россиян» / Д. Кобзев [Электронный ресурс]: Режим доступа // [www.regnum.ru/news/989270.html](http://www.regnum.ru/news/989270.html)

7. Горбачев, В. «Газпром» идет в затерянный мир / В. Горбачев [Электронный ресурс]: Режим доступа // <http://www.mn.ru/issue.php?2006-12-66>
8. Против строительства газопровода в Китай [Электронный ресурс]: Режим доступа // <http://vniist.info/lenta/20080212/17213.html>
9. Панина, Т. Китайцы придут по трубе / Т. Панина // Российская газета. – 2006. – 29 авг.
10. Газопровод на Китай: оценки расходятся [Электронный ресурс]: Режим доступа // <http://join.greenpeace.org>
11. Власов, И. То ли риск, то ли блеф. Кому выгодно строительство «трубы» из Сибири в Китай? / И. Власов [Электронный ресурс]: Режим доступа // [http://www.altapress.ru/11767#anchor\\_comments](http://www.altapress.ru/11767#anchor_comments)
12. Табаев, Д. Вопрос строительства на Алтае газопровода и автодороги в Китай / Д. Табаев [Электронный ресурс]: Режим доступа // <http://news.barnaul-info.ru/redirect/news/7011>
13. Экспертный канал «Федерал пресс» [Электронный ресурс]: Режим доступа // <http://vniist.info/lenta/20080212/17213.html>
14. Строительство газопровода «Алтай» не повредит [Электронный ресурс]: Режим доступа // <http://vniist.info/2008019/18613.html>
15. Власти Синьцзяна (КНР) считают целесообразным строительство прямой дороги в Западную Сибирь [Электронный ресурс]: Режим доступа // <http://regnum.ru/news/fd-siberia/novosib/1013455.html>
16. Воскресенский, В.Г. Китай в мировой политике / В.Г. Воскресенский. – М., 2007.