

**ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ В КОНТЕКСТЕ ЕВРАЗИЙСКОЙ
ИНТЕГРАЦИИ: ОСОБЕННОСТИ РЕГИОНАЛЬНОГО ДИСКУРСА**

Сытых, Е. Л

доцент кафедры Политологии, истории и философии

кандидат культурологии

*Челябинский филиал ФГБОУ ВПО «Российская академия народного
хозяйства и государственной службы при Президенте Российской
Федерации»*

г. Челябинск

selena19-78@mail.ru

**CHELYABINSK REGION IN THE CONTEXT OF EURASIAN
INTEGRATION: REGIONAL DISCOURSE PECULIARITIES**

Sytykh, E.

Associate Professor, Department of Political Science, History and

Philosophy

Cultural Studies PhD

*Chelyabinsk branch VPO "Russian Academy of National Economy and
Public Administration under the President of Russian Federation"*

АННОТАЦИЯ

В статье рассматривается региональное измерение евразийской интеграции (на примере Челябинской области). Дается оценка существующим проектам и перспективам интеграции.

ABSTRACT

The article deals with the regional dimension of the Eurasian integration (in the Chelyabinsk region). The evaluation of existing projects and the integration prospects.

Ключевые слова. Евразийский экономический союз, интеграция, региональный аспект.

Keywords: Eurasian Economic Union, [integration](#), the regional dimension

Любой интеграционный проект имеет несколько измерений, поддающихся масштабированию. Кроме глобального и странового, колоссальное значение имеет региональный аспект, поскольку все проекты имеют свое конкретное воплощение на конкретных территориях с вовлечением конкретных инфраструктурных элементов и конкретных людей. Соответственно и пробуксовка многих великолепных идей часто происходит именно на этом уровне.

Для Челябинской области интеграционные процессы в рамках ЕАЭС – не просто красивые фразы об открывающихся возможностях, но и вопрос выживания и развития в новых условиях. Имея колоссальный потенциал, область имеет и не мало конкурентов, которые могут обойти регион в плане развития, сделав его инфраструктурным и экономическим аутсайдером.

Если рассмотреть особенности представленного в общественно-политической повестке регионального дискурса в отношении вопросов евразийской интеграции, то он сосредоточен вокруг обсуждения вопросов региональных преимуществ, включения Челябинской области в

трансевразийские транспортно-логистические потоки, эксплуатации уже имеющейся инфраструктуры в соответствии с новыми задачами.

Основными участниками регионального дискурса является политическая элита во главе с губернатором области Б. А. Дубровским, а также научное сообщество и представители бизнеса, непосредственно вовлеченные в интеграционные проекты. Стоит отметить, что заметную роль играют мероприятия РИСИ по обсуждению евразийской тематике, проводимые в г. Челябинске. Они имеют резонанс в политическом истеблишменте региона, активно освещаются в местных СМИ.

В последнее время этот дискурс разворачивается в направлении сопряжения интеграционных процессов в рамках ЕАЭС и экономического пояса Шелкового пути. Для Челябинской области этот вопрос имеет практическое значение, поскольку для этого формируется соответствующая инфраструктура.

В частности, резолюция I Международного логистического форума «Международная транспортно-логистическая интеграция стран ЕАЭС и Новый шелковый путь», состоявшегося 23.12.15 на площадке ЮУрГУ содержит положение, что «Основные цели этих сообществ не противоречат друг другу и создают основу для реального экономического, политического и социокультурного сотрудничества» [1].

Мало того, Челябинская область стремится стать одним из крупнейших логистических узлов нового Шелкового пути. Об этом заявил губернатор Борис Дубровский на пленарном заседании форума «Евразийская экономическая перспектива» 06.10.2015 в Астане [2].

Помимо административного сопровождения, область может привлечь высоким образовательным уровнем специалистов, возможностями для обучения и переобучения. Кроме того, Южный Урал богат разнообразием природно-климатических ресурсов, наличием полезных ископаемых. Еще один плюс области – мощный АПК и наличие свободной земли. Много неиспользуемых промышленных площадок, обеспеченных инфраструктурой.

Два крупнейших вуза Челябинской области осуществляют наборы на востоковедческие специальности. Так, в ЧелГУ на факультете Евразии и Востока ведется обучение по направлениям «Зарубежное регионоведение» и «Международные отношения». В ЮУрГУ выпускают специалистов по направлению «Зарубежное регионоведение» и «Фундаментальная и прикладная лингвистика». Лингвистические центры вузов предоставляют возможность изучения китайского языка по программам дополнительного образования.

В инфраструктурном плане речь идет о том, что регион стал инициатором создания мультимодального транспортно-логистического комплекса (ТЛК) «Южноуральский». В мае 2015 г. в состоялся запуск железнодорожного терминала ТЛК, который принял первый грузовой состав из 50 контейнеров с товарами из КНР. Он позволил сократить с 36 до 10 дней сроки доставки грузов по железной дороге из центральных и западных районов Китая в Россию.

На сегодня определены два ключевых маршрута товарных потоков между КНР и РФ с использованием ТЛК «Южноуральский»: 1) ТЛК железнодорожной станции Ухань (провинция Хубэй, КНР) – Достык (Республика Казахстан) – Формачево (ТЛК, Челябинская область); 2) ТЛК Урумчи (провинция СУАР, КНР) – Достык – Формачево [3].

Сам ТЛК расположился в 75 км к югу от Челябинска в Увельском районе. Его производственные мощности: территория комплекса – 180 Га; контейнерный терминал с грузообработкой 2,5 млн. тонн в год, 7 контейнерных поездов (около 400 контейнеров) в сутки; складской комплекс класса «А» площадью 82 320 м²; контейнерная площадка площадью 140 596 м²; таможенный пост; пункты ветеринарного и фитосанитарного контроля; численность создаваемых рабочих мест – 1860 [4]. Эти потоки в значительной мере пойдут не только по железной дороге, но и через автотрассу М-36. Предполагается, что комплекс будет обслуживать до 2 тыс.

единиц большегрузного автотранспорта. Однако трасса не в состоянии выдержать даже десятую долю этого потока.

В настоящий момент формируется пул инвесторов для организации производств в индустриальной зоне ТЛК со всеми предусмотренными этим статусом налоговыми льготами. На сегодня с инвесторами подписано пять меморандумов о намерениях, и мы рассчитываем до конца года привлечь новых резидентов из числа компаний стран Союза и ШОС [5].

В целом будущее ТЛК зависит от работы двух направлений – импорта и экспорта. Сейчас основная задача – обеспечение обратного потока грузов с продукцией наших предприятий в Китай. Здесь перспективы Челябинска и области в целом пока не ясны, считает руководитель Научно-образовательного центра Института экономики УрО РАН и ЧелГУ С. С. Гордеев [6].

Уже сегодня понятно, что проект позволит продвигать в КНР продукцию пищевой промышленности, сельхозпродукцию глубокой переработки, с китайской стороны вызывает большой интерес. Местные власти рассчитывают поставлять продукцию металлургического производства и машиностроения, минеральные удобрения. В проекте будут участвовать не только предприятия Челябинска, но и других муниципалитетов.

ТЛК стал точкой входа для продукции из Китая на территорию России по железной дороге. После перегрузки на автомобильный транспорт товары могут быстро доставляться в регионы Урала, Башкирии, Поволжья. При реализации проекта Челябинская область сможет в полной мере использовать свой транзитный потенциал. Проект может быть выгоден Свердловской области, но необходимо встроиться в экспортное направление функционирования ТЛК. В перспективе возможна доставка грузов из Китая в Западную Европу.

Однако ТЛК мыслится как одно из многих звеньев в цепи интеграции. В 2015 г. совместно с РЖД определены начальные этапы работы по

строительству высокоскоростного участка железной дороги от Челябинска до Екатеринбурга с перспективным выходом на ВСМ «Москва-Пекин». Однако на пути реализации этого проекта стоит немало препятствий финансового, инфраструктурного и политического характера, а решение о строительстве зависит от лоббистских возможностей руководства регионом и его нельзя назвать окончательным.

Кроме того, в июне 2015 г. Челябинское авиапредприятие и китайская авиакомпания «Хайнаньские авиалинии» подписали договор о намерениях открыть прямое авиасообщение между Челябинском и г. Урумчи. Договор о намерениях предполагает, что прямые рейсы между городами будут выполняться не реже, чем два раза в неделю.

Несмотря на достижения, актуальными остаются вопросы выбора сетевых маршрутов Шелкового пути, дальнейшего привлечения инвестиций и развитие инфраструктуры, обеспечения экономической эффективности перевозок для всех участников интеграционного процесса.

Обсуждается проект строительства автодороги протяженностью более 8 тыс. км, которая к 2025 году свяжет Санкт-Петербург, Москву, Казань, Оренбург, а затем пройдет через Казахстан к западной границе Китая. Предполагается, что она позволит создать в российской дорожно-строительной отрасли более 30 тыс. рабочих мест [7]. Как видно из описания намерений, Челябинская область не станет транзитной территорией в случае реализации этого проекта.

Здесь уместно согласиться с мнением члена комитета по содействию ВЭД ТПП России Мавлита Ахтямова: «Если брать другие регионы, например, Оренбургскую и Астраханскую области, то это будет все искусственно. То, что Челябинская область сопрягается с Казахстаном и далее выше идет Екатеринбург – это очень удачно, и не использовать эти географические возможности неправильно» [8].

Есть и другие направления нового Шелкового пути. В частности, закавказский транспортный коридор, связывающий Западный Китай и Балканы в обход России, а также морская часть шелкового пути.

Президент фонда социально-экономического развития «Евразийское содружество», д. э. н., проректор ЮУрГУ по ВЭД Виктор Каточков отметил: «Шелковых путей, транспортных коридоров было всегда несколько. Тот путь, который шел через Челябинск, это один из северных путей. Наверняка, такая же ситуация сложится и сейчас. Часть путей пойдет через Россию, часть вне России. Наша задача посмотреть возможности, где наиболее выгодно прокладывать торговые пути, а с ними и финансовые и информационные потоки. Где предложат лучшие возможности, там и пойдут товары, и будет развиваться экономика» [9].

Сделанный обзор позволяет заключить, что со стороны региональных элит существует осознание важности интеграционных процессов, происходящих в рамках ЕАЭС и экономического пояса Шелкового пути. Для области это выгодно укреплением своего статуса как одного из ключевых транспортных узлов России, важнейшего связующего звена в торговых отношениях России, Казахстана и Китая.

Однако порой тематика сотрудничества с КНР подменяет под собой тематику интеграции в рамках ЕАЭС. Существующие на территории области проекты органично вписываются в формирующиеся транспортные потоки этих трех стран, однако не стоит забывать, что процесс интеграции важен и для других участников ЕАЭС. Как минимум, стоит призадуматься над тем, как сопрягать существующие проекты с интересами Республики Кыргызстан.

Очевидно, что на данном этапе транспортно-логистические проблемы являются доминантой регионального дискурса в области евразийской интеграции, однако не стоит забывать, что ими возможности интеграции не исчерпываются.

И, наконец, хотелось бы отметить, что всем участникам процесса не хватает системного видения развития процесса интеграции в

территориальном разрезе. Пока развитие трансевразийских транспортных коридоров рассматривается с позиций конкуренции регионов (например, Челябинской и Оренбургской областей), хотя можно предположить, что комплексный подход к решению этого вопроса позволит снять противоречия.

Как бы там ни было, Челябинская область активно включилась в процессы интеграции в рамках ЕАЭС и даже создала для этого определенный инфраструктурный задел, позволяющий в дальнейшем углублять процессы интеграции.

Список литературы:

1. [Международная транспортно-логистическая интеграция стран ЕАЭС и Новый шелковый путь](http://so-l.ru/news/show/mezhdunarodnaya_transportno_logisticheskaya_integraciya) // http://so-l.ru/news/show/mezhdunarodnaya_transportno_logisticheskaya_integraciya (дата обращения 15.01.16)
2. Дубровский: «Челябинская область стремится стать одним из крупнейших логистических узлов нового Шелкового пути» // <http://gubernator74.ru/news/dubrovskiy-chelyabinskaya-oblast-stremitsya-stat-odnim-iz-krupneyshih-logisticheskikh-uzlov#> (Дата обращения 1.02.16)
3. Борис Дубровский проинспектировал ТЛК «Южноуральский»// <http://mega-u.ru/node/42329> (Дата обращения 31.01.16)
4. Сегодня губернатор работает в Астане // <http://gubernator74.ru/news/segodnya-gubernator-rabotaet-v-astane-19360> (Дата обращения 21.12.15)
5. Шелковый порт// <http://expert.ru/ural/2015/44/shelkovyij-port/> (Дата обращения 3.02.16)
6. Челябинску и Екатеринбургу придется "попотеть", чтобы развернуть экспорт для ТЛК "Южноуральский" // <http://www.nakanune.ru/news/2015/6/26/22405199#sthash.41zH3s0S.dpuf> (Дата обращения 20.01.16)

7. Трасса на двоих // <http://www.rg.ru/2015/10/06/avtomagistral.html>
(Дата обращения 2.02.16)
8. Челябинская область рассчитывает стать главным логистическим центром Нового Шелкового пути, несмотря на ветки "в обход России"// <http://www.nakanune.ru/news/2015/12/24/22423828#sthash.uipnflNq.dpuf> (Дата обращения 19.01.15)
9. Челябинская область рассчитывает стать главным логистическим центром Нового Шелкового пути, несмотря на ветки "в обход России"// <http://www.nakanune.ru/news/2015/12/24/22423828#sthash.uipnflNq.dpuf> (Дата обращения 19.01.15)

УДК 314.744

ББК С723.5

МИГРАЦИОННЫЕ ПРЕДПОЧТЕНИЯ СТУДЕНТОВ УРАЛА

Талалаева, Г.В.

доктор медицинских наук,

профессор кафедры социологии и технологий государственного и

муниципального управления

Институт государственного управления и предпринимательства

Уральский федеральный университет им. первого Президента России

Б.Н. Ельцина,

профессор кафедры безопасности жизнедеятельности

Уральский институт ГПС МЧС России

г. Екатеринбург,

Россия,