

УДК 339.92

ББК 65.049

DOI 10.31554/2222-9175-2018-32-157-163

В. О. Намжилова

РОССИЙСКИЕ ПРИГРАНИЧНЫЕ РЕГИОНЫ В РАЗВИТИИ МОНГОЛЬСКОГО КОРИДОРА

Рассматриваются вопросы участия российских приграничных регионов в становлении экономического коридора Китай – Монголия – Россия (монгольского коридора), выделяя в пространстве трех стран зоны уплотнения экономической деятельности. Анализируются внешнеторговые связи приграничных регионов России, в т. ч. с Монголией и Китаем. Практические вопросы деятельности приграничной инфраструктуры рассмотрены на примере Республики Бурятия.

Ключевые слова: приграничные регионы, экономический коридор Китай – Монголия – Россия, внешнеторговые связи, инфраструктура внешней торговли, Республика Бурятия.

V. O. Namzhilova

RUSSIAN BORDER REGIONS IN THE DEVELOPMENT OF THE MONGOLIAN CORRIDOR

The article considers the participation of Russian border regions in the formation of the China – Mongolia – Russia economic corridor (or Mongolian Corridor), defines the zones of economic activity in the bordering space of the three countries. The foreign trade relations of the border regions of Russia, including with Mongolia and China, are analyzed. The practical issues of the border infrastructure operation are discussed on the example of the Republic of Buryatia.

Keywords: border regions, China – Mongolia – Russia economic corridor, foreign trade relations, foreign trade infrastructure, the Republic of Buryatia.

С развитием трехстороннего экономического коридора Китай – Монголия – Россия связаны особые ожидания в российских регионах, в первую очередь сибирских. Постепенный поворот Китая на Запад, оформленный в концепции создания экономического пояса Шелкового пути, развитие интеграционных связей в Большой Евразии и появление новой инфраструктуры позволяют по-новому взглянуть на континентальность Сибири, ранее воспринимаемую как ее проклятие [Макаров 2018].

Развитие монгольского коридора способно оказать значительное влияние на приграничные территории, поскольку именно они задействованы в обеспечении инфраструктурной связанности трех стран. Существующие и проектируемые линии транспортного сообщения, формирующие в пространстве каркас экономического коридора Китай – Монголия – Россия, позволяют выделить 3 меридиональных коридора, где происходит или ожидается активизация экономической деятельности:

– центральный коридор, охватывающий Республику Бурятия в России, аймаки Центрального и Гобийского регионов Монголии, центральную часть автономного района Внутренняя Монголия, провинцию Хэбэй, Пекин и Тяньцзинь в Китае. Данное направление имеет наиболее очевидные предпосылки для становления экономического коридора, принимая во внимание приоритет в инфраструктурных преобразованиях, концентрацию промышленных объектов и человеческих ресурсов;

– восточный коридор, включающий Забайкальский край в России, восточные аймаки Монголии, регион Мэндун (восточная часть АРВМ) и северо-восточные провинции Китая. Развитие этой оси основывается на транзитных возможностях железной дороги через крупнейший сухопутный пункт пропуска на российско-китайской границе Забайкальск – Маньчжурия, а также связано с перспективным удлинением международных транспортных коридоров Приморье-1 и -2;

– западный коридор: Республики Тыва и Алтай, западные аймаки Монголии и Синьцзян-Уйгурский автономный район. Этот коридор наименее развит в силу сложных природно-географических условий и низкой плотности населения. Тем не менее перспективы освоения угольных месторождений в Тыве, а также тенденция к диверсификации евразийских грузоперевозок делают вполне жизнеспособным проект налаживания железнодорожного сообщения (северный и западный коридоры).

Первичный ожидаемый эффект от реализации планируемых инфраструктурных проектов экономического коридора заключается в улучшении качественных характеристик транспортных сетей, что совместно с модернизацией пунктов пропуска будет способствовать снижению барьерных функций границ и, как следствие, интенсификации людских и товарных потоков. Надлежащее обслуживание этих потоков и извлечение выгоды, активная посредническая

внешнеэкономическая деятельность – первоочередные задачи, стоящие перед приграничными регионами. При этом логистические решения требуют целостного подхода, учета специфики каждого приграничного субъекта с целью исключения конкуренции за трафик.

Последующее развитие событий исходит из гипотезы, что возрастут потребности прилегающих к коридору территорий в сотрудничестве на более высоком уровне (включая кооперацию на базе совместных экономических зон), и подразумевает создание комплекса общающихся между собой рынков, так как сама идея экономических коридоров основывается на принципе интегрированности экономик. Как справедливо отмечает Л. А. Безруков, назначение транспортных коридоров заключается вовсе не в решении узкоотраслевых транспортно-коммуникационных проблем, а в экономическом «приближении» внутриконтинентальных регионов, их более тесной хозяйственной консолидации [2016].

Приграничные регионы, представляя обычно периферийную часть страны, развиваются существенно медленнее остальных и могут получить дополнительные возможности лишь при активном сотрудничестве с сопредельными регионами другой страны [Дружинин 2017]. Данное утверждение можно вполне отнести и к территориям России, граничащим с Монголией. И если Бурятия и Забайкальский край еще сопоставимы по социально-экономическому развитию и уровню внешнеторговых связей, то республики Тыва и Алтай значительно уступают им.

В целом внешнеторговая деятельность приграничных с Монголией регионов отражает уровень их экономического развития: региональный товароборот с соседними странами формируется в основном за счет поставок полезных ископаемых и древесины, продукции промежуточного производственного цикла. Объемы внешнеторгового оборота в Бурятии и Забайкальском крае практически

одинаковы, но при этом в Бурятии величина экспорта почти в 10 раз превышает импорт, тогда как в Забайкальском крае сальдо торгового баланса отрицательное (табл. 1).

Республика Бурятия поставляет за рубеж 2 большие группы товаров, на которые в совокупности приходится порядка 90 % экспорта: продукция машиностроения (вертолеты, запасные части и комплектующие авиационной техники) и минеральные продукты (каменный уголь, вольфрамовый концентрат). Поставки в Китай обеспечивают около трети стоимостного объема экспорта республики. Экспорт продуктов питания полностью ориентирован на монгольский рынок. Самой весомой группой товаров в импорте республики стабильно является машиностроительная продукция (порядка 70 %), преимущественно необходимая для производственной деятельности предприятий республики. Следующей по значимости статьей импорта выступают продовольственные товары (24,6 %), представленные в большинстве своем фруктами и овощами из Китая, замороженным мясом из Монголии.

Хотя география внешней торговли Забайкальского края достаточно широка – регион сотрудничает с партнерами из более 50 стран мира, основные товарные потоки связаны с Китаем, на который приходится 44 % экспорта и 96 % импорта края. На сегодняшний день регион вы-

возит в основном минеральные продукты, представленные концентратами руд цветных металлов (доля в общем объеме экспорта – 74,9 %), древесину и целлюлозно-бумажные изделия (доля – 14,4 %). На общем фоне экспортных операций в Китай выделяется тенденция увеличения объемов и расширения номенклатуры группы продовольственных товаров, включая зерновые культуры и кондитерские изделия. Экспорт сельхозпродукции, имеющей гарантированный спрос со стороны китайских предприятий, становится перспективным направлением работы для забайкальских фермеров, выращивающих рапс, пшеницу и ячмень.

На фоне Бурятии и Забайкальского края масштабы внешней торговли Тувы и Алтай очень малы. Для Тувы в ближайшие годы ведущим направлением экспорта станет Казахстан, куда растут поставки руды и концентратов цинковых с осваиваемого Кызыл-Таштыгского полиметаллического месторождения. В Монголию, с которой Республика Тыва традиционно поддерживает торгово-экономические и культурные связи, поставляются в небольших объемах продукты питания (мука), машиностроительное оборудование (станки) и мебель. В географической структуре внешней торговли Алтая значительно выделяется роль соседних стран: на Китай приходится 38 % экспорта и 26 % импорта, на Казахстан – 10 % экспорта и 37 % импорта. Доля Монголии, с которой также граничит

Таблица 1

Итоги внешней торговли российских приграничных регионов с Монголией и Китаем в 2017 г., млн дол. США*

Показатель	Республика Бурятия	Забайкальский край	Республика Тыва	Республика Алтай
Внешнеторговый оборот	838,0	876,5	54,5	39,1
Экспорт, в т. ч.:	755,0	286,9	43,9	24,7
в Китай	244,8	183,8	-	1,3
в Монголию	33,7	1,8	0,17	1,8
Импорт, в т. ч.:	83,0	589,6	10,6	14,4
из Китая	53,0	515,6	9,2	6,5
из Монголии	7,2	0,01	0,005	1,0

* Составлено по: данные Бурятской таможни СТУ ФТС РФ.

республика, существенно ниже (3 и 6 % соответственно), но именно монгольское направление отличается наиболее диверсифицированной номенклатурой товаров. Продукты пантового мараловодства, а также лекарственные травы Республики Алтай получили большое признание за рубежом и стали особенной статьей экспорта: объем вывоза пантов ежегодно достигает 10 млн дол. США, обеспечивая значительную часть экспорта региона. Из продовольственных товаров вывозятся мука и мучные изделия, продукция пчеловодства, кедровый орех, орляк обыкновенный. Также на экспорт идут пух, шерсть, древесина, цветные металлы, каменный уголь.

Полагаем, что возможности расширения внешней торговли приграничных регионов довольно ограничены, так как существует прямая зависимость от положения в экономике самой территории. Проблемы ярко выраженной сырьевой специализации экспорта здесь так же актуальны, как и для Сибири в целом. Сокращение в экспорте доли сырья и полуфабрикатов, их глубокая переработка в изделия с высокой добавленной стоимостью связаны с развитием фундаментальных основ: инноваций, человеческого капитала, инвестиционного климата.

В ближайшем будущем первостепенной задачей для приграничных регионов монгольского коридора становится совершенствование инфраструктуры внешней торговли, включая системы пунктов пропуска, транспортно-логистическую инфраструктуру, терминально-складские комплексы и т. д. Инфраструктура внешней торговли играет особую роль в приграничных регионах, так как они не только обеспечивают движение товаропотоков для удовлетворения внутренних потребностей, но и являются транзитной территорией для товаров, предназначенных для других регионов и даже стран [Салийчук, Кислякова 2011]. В условиях формирования разных маршрутов экономического пояса Шелкового пути уровень развития инфраструктуры

внешней торговли в приграничных регионах приумножает преимущества геополитического положения, напрямую влияя на привлекательность и конкурентоспособность монгольского направления.

В настоящее время на российско-монгольской границе на постоянной основе функционируют 9 пограничных переходов, общей проблемой для которых на протяжении многих лет является слабое развитие инфраструктуры. В Программе создания экономического коридора важным направлением трехстороннего сотрудничества определены реконструкция пограничной инфраструктуры, взаимное содействие в повышении пропускной способности всех пограничных пунктов пропуска. Наличие оптимальной и сбалансированной инфраструктуры внешней торговли будет способствовать решению следующих задач:

- упорядочение взаимодействия субъектов внешней торговли региона;
- обеспечение бесперебойного и оптимального движения международных товаропотоков;
- сокращение временных и финансовых издержек субъектов внешней торговли;
- повышение качества и конкурентоспособности сферы услуг региона в области внешнеторговой деятельности;
- максимальная реализация транзитного потенциала территории региона и т. д.

Из приграничных регионов России особую роль в развитии монгольского коридора должна сыграть Республика Бурятия, которая имеет выгодное географическое положение на перекрестке транспортных путей. Протяженность государственной границы с Монголией составляет 1275 км. На сегодня в республике функционируют 4 постоянных пункта пропуска, включая крупнейшие из них на российско-монгольской границе Кяхта и Наушки. Логично, что центральное направление экономического коридора Китай – Монголия – Россия, куда входит Республика Бурятия, выбрано для приоритетной реализации трех масштабных

инфраструктурных проектов: реконструкции железной дороги, строительства скоростной автомагистрали и линий электропередач [Россия, Монголия и Китай... 2018].

Интенсивность движения людских и грузовых потоков через российско-монгольскую границу нарастает, особенно на МАПП Кяхта, где за последние 4 года пассажиропоток увеличился в 2, а грузопоток – в 1,5 раза (табл. 2). При этом

острой проблемой остается незаконченная реконструкция таможенного поста, начатая еще в 2013 г. и предполагающая увеличение пропускной способности погранперехода до тысячи автомобилей в сутки. Ожидается, что здесь будет организовано 12 полос дорожного движения, внедрена новая система считывания номерных знаков и мобильный инспекционно-досмотровый комплекс.

Таблица 2

Динамика грузо- и пассажиропотоков в пунктах пропуска Кяхта, Наушки и Монды на российско-монгольской границе*

Год	Грузопоток, тыс. т			Пассажиропоток, тыс. чел.		
	МАПП Кяхта	ЖДПП Наушки	ДАПП Монды	МАПП Кяхта	ЖДПП Наушки	ДАПП Монды
2010	83,5	4414,7	0,1	298,9	96,6	22,4
2011	99,0	4356,7	0,1	334,7	68,7	30,1
2012	90,5	4115,3	0,2	351,7	70,3	36,6
2013	101,0	4000,0	0,3	355,2	69,9	34,8
2014	100,4	4012,3	0,1	374,7	65,5	28,0
2015	84,4	3978,7	0,2	841,5	72,9	45,1
2016	126,2	4383,7	0,1	937,0	69,5	42,5
2017	148,8	5514,9	0,7	722,4	67,3	42,4

* Составлено по: данные Бурятской таможни СТУ.

Растет значимость в международных грузоперевозках пункта пропуска Наушки. Традиционно через него перевозятся нефтепродукты, древесина, удобрения. Но в 2017 г. резко выросли объемы контейнерных перевозок – операторы грузоперевозок апробируют короткий маршрут поставок между Китаем и Европой. Сдерживающим фактором развития центрального железнодорожного коридора по маршруту Тяньцзинь – Улан-Батор – Улан-Удэ наряду с изношенностью самой железной дороги является неготовность пограничных переходов, в т. ч. ключевого узла на российской стороне. Так, инфраструктура ЖДПП Наушки не отвечает современным требованиям: в зоне досмотра отсутствуют ограждения, видеонаблюдение, досмотровые вышки, теплый склад временного хранения, а также недостаточна площадь разгрузочной площадки для проведения таможен-

ных досмотров. Пассажиропоток через Наушки колеблется на уровне 60–70 тыс. в год. Стоит отметить, что железнодорожное сообщение популярно у туристических групп из Южной Кореи, Японии и Китая, следующих в Россию транзитом через Монголию.

Пункт пропуска Монды уступает в масштабах Кяхте и Наушки, но имеет важное значение для развития международного туризма. Неразвитая инфраструктура и особенности режима пограничного перехода Монды – Ханх остаются главным сдерживающим фактором развития рекреационной системы «Байкал – Хубсугул». Повышение статуса Монд до многостороннего пункта пропуска обсуждается более 10 лет, но вопрос остается по-прежнему нерешенным.

Следует признать, что Кяхта, Наушки и Монды не соответствуют запросам времени, особенно в условиях безвизов-

вого режима и увеличения товарооборота. Среди основных задач – завершение реконструкции МАПП Кяхта, необходимость модернизации ЖДПП Наушки. Оптимизация и совершенствование работы пунктов пропуска на государственной границе будут в определенной степени способствовать развитию внутренних и международных связей, привлечению отечественного и зарубежного бизнеса к совершенствованию приграничной транспортной и логистической инфраструктуры, обеспечению конкурентоспособности и большему вовлечению российской экономики в глобальные процессы мировой торговли.

Другая часть инфраструктуры внешней торговли – транспортно-логистические центры – также оценивается как неразвита. Развитие складского хозяйства сдерживает пока невысокий платежеспособный спрос на современные складские услуги, относительно низкая рентабельность и высокие сроки окупаемости складской недвижимости. Вместе с тем создание международного мультимодального транспортно-логистического комплекса обозначено в качестве одного из приоритетных направлений развития

территории Республики Бурятия. По замыслу регионального правительства, ММТЛК в районе г. Улан-Удэ будет обслуживать преимущественно экспортно-импортные и транзитные грузопотоки, следующие по Транссибу, а также по перспективному железнодорожному коридору Улан-Удэ – Наушки – Улан-Батор – Пекин и автодороге Улан-Удэ – Кяхта – Улан-Батор – Пекин. Дополнительными объектами Улан-Удэнского комплекса станут контрейлерная площадка в районе Наушек, в которой железнодорожные грузы будут перемещаться в автопоезда, и дистрибуционный центр в Кяхте. Еще один логистический терминал – таможенный терминал и консолидирующий центр по обработке грузов и контейнеров – планируется в районе железнодорожной станции Тальцы.

Синхронизация развития приграничной и транспортно-логистической инфраструктуры на территории приграничных регионов, в частности в Республике Бурятия, представляется сложным и долгим процессом. Согласование требуется не только на уровне федеральных структур и региональных властей, но и между государством и бизнесом.

Статья подготовлена при финансовой поддержке Комплексной программы фундаментальных исследований СО РАН II.1 (№ 0335-2018-0002) «Оценка влияния Монгольского коридора на экономическое развитие приграничных регионов России».

Литература

Безруков Л. А. Транссиб и Шелковый путь в контексте восточного вектора России / Л. А. Безруков // Многовекторность в развитии регионов России / отв. ред. В. Н. Стрелецкий. – М., 2017. – С. 253–262.

Дружинин П. В. Особенности развития приграничных регионов / П. В. Дружинин // Регионоведение. – 2017. – № 2. – С. 200–216.

Макаров И. Куда идет Дальний Восток? / И. Макаров // Россия в глобальной политике. – 2018. – № 5 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.globalaffairs.ru/number/Kuda-idet-Dalnii-Vostok-19737> (дата обращения: 13.09.2018).

Салийчук В. Ф. Инфраструктура внешней торговли приграничного региона: состав, значение, некоторые тенденции развития / В. Ф. Салийчук, М. А. Кислякова // Экономика региона. – 2011. – № 3. – С. 124–135.

Россия, Монголия и Китай подпишут соглашение о трехстороннем координационном механизме [Электронный ресурс] // Коммерсантъ. – Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/3744793> (дата обращения: 12.09.2018).

References

Bezrukov L. A. Transsib i Shelkovyj put' v kontekste vostochnogo vektora Rossii / L. A. Bezrukov // *Mnogovektornost' v razvitii regionov Rossii* / otv. red. V. N. Streleckij. – M., 2017. – S. 253–262.

Druzhinin P. V. Osobennosti razvitiya prigranichnyh regionov / P. V. Druzhinin // *Regionologiya*. – 2017. – No. 2. – S. 200–216.

Makarov I. Kuda idet Dal'nij Vostok? / I. Makarov // *Rossiya v global'noj politike*. – 2018. – № 5 [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.globalaffairs.ru/number/Kuda-idet-Dalnii-Vostok-19737> (data obrashcheniya: 13.09.2018).

Salijchuk V. F. Infrastruktura vneshnej trgovli prigranichnogo regiona: sostav, znachenie, nekotorye tendencii razvitiya / V. F. Salijchuk, M. A. Kislyakova // *Ekonomika regiona*. – 2011. – No. 3. – S. 124–135.

Rossiya, Mongoliya i Kitaj podpishut soglasenie o trekhstoronnem koordinacionnom mekhanizme [Elektronnyj resurs] // *Kommersant*'. – Rezhim dostupa: <https://www.kommersant.ru/doc/3744793> (data obrashcheniya: 12.09.2018).