**ПРОГРАММА «СТЕПНОЙ ПУТЬ»
В РАМКАХ РОССИЙСКО-МОНГОЛО-КИТАЙСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**
Болданов Т.^{1,2,3}, Базаржапов Ц.^{2,3}, Бильгаев А.^{2,3}, Донг С.², Тулохонов А.¹, Ченг Х.², Ли Ф.Д.²

¹Байкальский институт природопользования СО РАН, г. Улан-Удэ, Россия

²Институт географии и природных ресурсов Китайской академии наук, г. Пекин, КНР,

³Университет Китайской академии наук, г. Пекин, КНР

tamir2002@mail.ru

«STEPPE ROAD» OF MODERN RUSSIAN-CHINESE-MONGOLIAN COOPERATION
Boldanov T.^{1,2,3}, Bazarzhapov T.^{2,3}, Bilgaev A.^{2,3}, Dong S.C.², Tulokhonov A.¹, Cheng H.², Li F.J.²
¹Baikal Institute of Nature Management SB RAS, Ulan-Ude, Russia
²Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research, Chinese Academy of Sciences, Beijing, China
³University of Chinese Academy of Sciences, Beijing, China

В статье анализируются возможности дальнейшего развития российско-монгольско-китайского сотрудничества на основе развития экономических коридоров, в том числе и в программе «Степной путь», и их влияние на дальнейшее развитие с учетом экономико-географического анализа. Проанализированы программы сотрудничества регионов Дальнего Востока и Восточной Сибири, а также Северо-Востока Китая.

Ключевые слова: «Степной путь», китайско-монгольско-российское сотрудничество, транспортный коридор, экономический коридор, международное сотрудничество.

The article analyzes the possibilities for further development of Russian-Mongolian-Chinese cooperation with mutually beneficial conditions based on the development of economic corridors and their impact on further development, taking into account economic and geographical analysis. The cooperation programs of the regions of the Far East and Eastern Siberia and the North-East of China are analyzed. In conclusion, we suggest changes and additions that can be made to future programs between the Russian Federation, Mongolia and China.

Keywords: «Steppe road», China-Mongolia-Russia cooperation, transport corridor, economic corridor, inter-national cooperation.

Введение

Без особых сомнений можно утверждать, что претензии государств на вхождение в число мировых лидеров должны быть обоснованы в том числе и современными стандартами транспортно-коммуникационных услуг. В первую очередь, это важно для такой огромной страны, как Россия, расположенной на двух континентах и имеющей выход к трем океанам [6].

В современных условиях тотальной конкуренции на мировом рынке российских экспортных перевозок по глобальным магистралям особое внимание уделяется реализации российско-монгольско-китайского проекта «Степной путь», как кратчайшей железной дороги между Европой и Пекином. В отличие от других международных транспортных коридоров, помимо интересов ПАО «Российские железные дороги» по расширению протяженности железных дорог, он включает в себя перспективы строительства транзитного газопровода в Китай и строительства Восточного энергетического кольца с созданием единой системы энергоснабжения для всей Северо-Восточной Азии [7].

Методы

При написании данной статьи были использованы различные литературные источники, архивные данные, официальные статистические отчеты, картографические материалы, отчеты независимых организаций, а также экспедиционные данные участников.

Результаты

В условиях глобализации и новой угрозы политической изоляции России у высшего руководства страны появляется понимание того, что без коренной модернизации железнодорожной сети, и, в

первую очередь, в Азиатской России, отечественная экономика не может соответствовать мировым стандартам. В качестве одного из первых шагов в Совете Федерации начинает активно обсуждаться проект интегрированной евразийской транспортной системы «Единая Евразия – трансевразийский пояс развития», направленный на создание на территории России пространственных транспортно-логистических коридоров [4].

Реализация проекта «Степной путь» или Северный экономический коридор – это, прежде всего, задача радикальной модернизации существующей железной дороги Улан-Удэ – Улан-Батор – Замын-Ууд в современную электрифицированную магистраль, которая может конкурировать по своим транзитным возможностям с растущим контейнерным грузопотоком в Европу через китайско-казахстанскую границу. При этом следует отметить, что ключевым фактором влияния на монгольскую экономику является строительство железнодорожной колеи на территории Монголии по российским стандартам ширины рельсового пути [3].

Проект «Степной путь» впервые официально упоминается в Меморандуме о взаимопонимании между Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой и Монголией о разработке Программы создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия, подписанном главами государств в Уфе 9 июля 2015 г. [5] Программа же была подписана уже через год, 23 июня 2016 г. в Ташкенте. К ней прилагается Перечень проектов создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия, включающий 32 проекта, из них тринадцать – по транспортной инфраструктуре.

Программа создания экономического коридора не является международным договором, не создает прав и обязательств, регулируемых международным правом, и не затрагивает права и обязательства сторон по международным договорам. В документе учитываются взаимодействия не только в области развития транспортной инфраструктуры, совершенствования приграничной таможенной инфраструктуры, но и в области развития торговли, гуманитарных контактов, охраны окружающей среды.

Кроме того, программа предусматривает модернизацию старых и строительство новых меридиональных транспортных магистралей из Китая в Россию через территорию Монголии. Таким образом, появляется возможность доставки монгольской продукции зарубежным потребителям через дальневосточные российские порты. В обратном направлении планируется увеличить объемы перевозки продукции горно-обогатительных комбинатов, добывающих каменный уголь, цветные металлы и золото месторождений Южной Монголии. В этих целях монгольской стороне предлагаются организация собственного терминала в российских портах и другие льготы при транзите экспорта [5].

Магистральный газопровод от сибирских месторождений в Китай через Центральную Монголию позволит решить проблему газификации Иркутской области и Бурятии и, к тому же, уменьшить загрязнение воздуха в центральной экологической зоне Байкальской природной территории и промышленных центрах Монголии.

Однако ряд факторов усугубляет ситуацию вокруг «Степного пути». Согласно международному рейтингу глобальной конкурентоспособности по качеству железнодорожной инфраструктуры Россия в 2017 г. находилась на 23-м месте, а в целом по транспортной инфраструктуре – на 74-м месте. После 1990 г. резко снизились темпы дорожного строительства, и общая протяженность железных дорог стабилизировалась на уровне периода плановой экономики. Перевозка грузов сократилась с 2,14 до 1,26 млрд. т, а пассажирские потоки – с 3,14 до 1,12 млрд. чел. Нет особых достижений и в развитии автомобильного транспорта. По плотности автомобильных дорог на 1 тыс. км² в странах СНГ первое место занимает Белоруссия (456 км), наиболее низкая она в России (62 км) и Казахстане (34 км). На фоне этих средних показателей для России характерна колоссальная дифференциация дорожной сети между европейской и азиатской частями ее территории [3; 2].

Следует отметить, что товарооборот между странами ЕС и Китаем на 98,0 % обслуживается самым дешевым морским транспортом, грузы идут в основном через Суэцкий канал. Из них почти 80,0 % составляют контейнерные грузы, которые адаптированы и к железнодорожным перевозкам. Импорт из Китая в страны ЕАЭС на 55,0 % также обеспечивается контейнерными грузами. Транзитный контейнерный грузопоток из Китая в страны ЕС и обратно за 2010-2016 гг. вырос с 5,6 до почти 100 тыс. TEU, а в 2017 г. составил уже 262 тыс. TEU [2].

Для ускорения доставки грузов морем Китай планирует активно использовать Северный морской путь и уже начал строительство собственных ледоколов. Однако расширение свободы плавания в северных широтах неизбежно приведет к смещению морских трасс к Северному полюсу за пределы российского экономического пространства. Кроме того, в соответствии с законами сферической геометрии освобождение от льда значительной части Северного Ледовитого океана позволит увеличить количество околополюсных транзитных маршрутов по кратчайшему отрезку от Берингова пролива к Скандинавии и далее в Западную Европу, опять же минуя российскую зону экономического влияния. При этом, снижается потребность в прохождении таможенных процедур, ледокольном сопровождении и портовом обслуживании в Российской Арктике. Как отметил глава «Новатэк» Л.В. Михельсон на Часе эксперта в Совете Федерации, в 2018 г. [1] первый российский газовоз за девять дней прошел из порта Саббета на Ямале Северный морской путь без ледокольного сопровождения.

Заключение

Как результат, к западным санкциям добавляется новый фактор изоляции восточных территорий России. Вполне возможно предположить, что при нарастании таких тенденций единственная широтная железная дорога, связывающая европейскую и азиатскую части страны, рискует превратиться из транзитной в тупиковую внутреннюю магистраль, и тогда Дальний Восток станет не «воротами в Азию», а опять российской периферией.

Между тем, планы развития российской экономики традиционно сводятся к строительству новых магистралей без особого учета конъюнктуры на мировом рынке, технических и финансовых возможностей. В Национальной программе социально-экономического развития Дальнего Востока предусматривается развитие железнодорожной инфраструктуры Транссиба и БАМа, включая строительство вторых главных путей, тоннелей и развязов, реконструкцию станций с целью почти двукратного увеличения транзитных перевозок. Для этого даже разрешаются рубки главного пользования в центральной экологической зоне Байкальской природной территории, ранее запрещенные федеральным законом «Об охране озера Байкал».

При этом, увеличение пропускной способности Байкало-Амурской магистрали ориентировано на дальнейший рост российской сырьевой экономики, в том числе, экспорта угля, леса, зерна и другого минерального сырья через дальневосточные порты. Для выполнения этой задачи необходимо построить на магистрали новые тоннели, включая второй Северо-Муйский тоннель протяженностью более 15 км, что невозможно без горных работ, значительно более опасных для экосистемы бассейна оз. Байкал, чем даже самые масштабные рубки леса. В связи с этим, следует иметь в виду, что прокладка первого Северо-Муйского тоннеля с использованием зарубежной техники длилась четверть века и обошлась не в одну человеческую жизнь. Может быть, целесообразнее сократить объемы транзитных перевозок за счет более полной переработки российского сырья на местах и уменьшить затраты на порошние и встречные перевозки железнодорожного транспорта?

Все эти обстоятельства свидетельствуют о том, что развитие транспортной инфраструктуры не должно сводиться только к строительству железных дорог. Для региона Азиатская Россия первостепенная задача: комплексное развитие, связанное не только с прокладкой железных дорог, но и полным комплектом инфраструктурной модификации. Новые геополитические риски, связанные с возможными угрозами появления альтернативных транзитных магистралей в обход российской территории, требуют своевременной оценки политических и экономических процессов, происходящих на территориях Востока России и сопредельных стран. Практически для большинства приграничных регионов России в системе государственного регулирования не реализован механизм географической ренты, предполагающий дополнительные бюджетные поступления.

Исследование выполнено благодаря Президентской стипендии CAS-TWAS для международных докторантов.

Список литературы

1. В ходе «Времени эксперта» перед сенаторами выступил председатель правления ПАО «НОВАТЭК» Л.В. Михельсон. URL: <http://council.gov.ru/events/news/114690/> (дата обращения: 17.05.2021).

2. Винокуров Е. Ю., Лобырев В. Г., Тихомирова А. А., Цукарев Т. В. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. Доклад ЦИИ ЕАБР №49. СПб.: ЕАБР, 2018.
3. Географическое пространство новой России: о прошлом, настоящем и будущем / А. К. Тулохонов. Улан-Удэ: ИД «ЭКОС», 2020. 352 с
4. Комплексное освоение территории Российской Федерации на основе транспортных пространственно-логистических коридоров. Актуальные проблемы реализации мегапроекта «Единая Евразия: ТЕПР – ИЕТС» / отв. ред. акад. РАН В. В. Козлов, чл.-корр. РАН А. А. Макоско; Российская академия наук. М.: Наука, 2019. 463 с.
5. Меморандум о взаимопонимании между Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой и Монголией о разработке программы создания экономического коридора Россия-Монголия-Китай.
6. Приграничные и трансграничные территории Азиатской России и сопредельных стран: (проблемы и предпосылки устойчивого развития) / отв. ред. П. Я. Бакланов, А. К. Тулохонов. Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2010. 610 с.
7. Тулохонов А. К., Болданов Т. А. Политическая география российского приграничья в условиях глобализации: теория, вызовы, решения // Регион: экономика и социология. 2021. № 1. С. 203-235.