СЕКЦИЯ 1. ПРОСТРАНСТВЕННОЕ РАЗВИТИЕ АЗИАТСКОЙ РОССИИ: УСЛОВИЯ, ФАКТОРЫ И МЕХАНИЗМЫ

SESSION 1. SPATIAL DEVELOPMENT OF ASIAN RUSSIA: CONDITIONS, FACTORS AND MECHANISMS

УДК 339.9

DOI 10.31554/978-5-7925-0605-3-2021-25-29

СТЕПНОЙ ПУТЬ: КОМПЛЕКСНАЯ ОЦЕНКА ПРЕДПОСЫЛОК И УСЛОВИЙ ФОРМИРОВАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО КОРИДОРА КИТАЙ – МОНГОЛИЯ – РОССИЯ

Андреев А.Б., Батомункуев В.С., Гармаев Е.Ж., Макаров А.В., Михеева А.С.

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

bulagat@mail.ru

STEPPE WAY: A COMPREHENSIVE ASSESSMENT OF THE PREREQUISITES AND CONDITIONS FOR THE FORMATION OF THE ECONOMIC CORRIDOR CHINA - MONGOLIA – RUSSIA

Andreev A.B., Batomunkuev V.S., Garmaev E.Zh., Makarov A.V., Mikheeva A.S.

Baikal Institute of Nature Management SB RAS, Ulan-Ude, Russia

В статье представлены основные результаты научно-исследовательских работ, выполненных сотрудниками Байкальского института природопользования СО РАН, в рамках проекта «Монгольский коридор в условиях Евразийского взаимодействия: история и современность» комплексной программы фундаментальных исследований Сибирского отделения РАН «Междисциплинарные интеграционные исследования» на 2018-2020 годы.

Ключевые слова: Китай, Монголия, Россия, внешнеэкономическое сотрудничество, международный экономический коридор, трансграничная инфраструктура

The paper presents the main results of the Baikal Institute of Nature using Management SB RAS research work within the framework of the project «Mongolian corridor in the conditions of Eurasian interaction: history and modernity» of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences complex program of fundamental research «Interdisciplinary integration studies» for 2018-2020 years.

Keywords: China, Mongolia, Russia, foreign economic cooperation, international economic corridor, cross-border infrastructure

В 2018 г. сотрудники БИП СО РАН, ИМБиТ СО РАН и ОРЭИ БНЦ СО РАН под координацией акад. РАН Базарова Б.В. приступили к реализации инициативного проекта «Монгольский коридор в условиях Евразийского взаимодействия: история и современность» комплексной программы фундаментальных исследований Сибирского отделения РАН «Междисциплинарные интеграционные исследования» на 2018-2020 гг.

Блок исследований БИП СО РАН в рамках указанного проекта «Степной путь: комплексная оценка предпосылок и условий формирования экономического коридора «Китай – Монголия – Россия» (руководитель: чл.-корр. РАН Гармаев Е.Ж.) был направлен на изучение современной специфики социально-экономического развития Монголии, выявление приоритетных областей трехстороннего сотрудничества и перспективных направлений развития трансграничной инфраструктуры, а также разработку методологических подходов и оценку потенциала развития экономического коридора Китай – Монголия – Россия.

Отдельные результаты исследований сотрудников БИП СО РАН по проекту вошли в перечни основных научных результатов Сибирского отделения РАН и РАН в 2019 г. Основные результаты ис-

следований сотрудников БИП СО РАН были опубликованы в ведущих научных журналах и отмечены редакциями в качестве наиболее значимых публикаций (ТОП-5 статей журнала «ЭКО» за 2019 г., ТОП-10 статей журнала «Российский внешнеэкономический вестник» за 2020 г. и в ТОП-20 статей журнала «ЭКО» за 2020 г.).

1. В рамках анализа современной специфики социально-экономического развития Монголии было установлено, что привлечение западных компаний к разработке крупнейших месторождений в начале 2000-х годов запустило десятилетие бурного экономического роста страны. ВВП Монголии увеличился с 1,4 млрд. долл. в 2002 г. до 12,3 млрд. долл. в 2014 г. При этом темпы роста ВВП в 2011-2013 гг. достигли двухзначных показателей, что позволило Монголии войти в пятерку наиболее динамично развивающихся стран мира.

Благодаря доходам от экспорта были значительно сокращены масштабы бедности и повышен уровень благосостояния граждан. Доля населения Монголии, находящегося за чертой бедности, снизилась с 44,0 % в 2002 г. до 21,6 % в 2014 г. Среднедушевой доход с 2002 по 2014 гг. увеличился почти в пять раз, приблизившись к 4,5 тыс. долл. в год.

Однако экономические кризисы 2009 и 2015 гг. показали высокую степень уязвимости экономики Монголии от внешних факторов, связанных с чрезмерной зависимостью от конъюнктуры мировых цен на полезные ископаемые, спроса на них со стороны китайских компаний, а также внешних источников финансирования. В ходе последнего кризиса рост ВВП снизился до 1,2 % в 2016 г., золотовалютные резервы были почти полностью исчерпаны, дефицит государственного бюджета достиг беспрецедентного уровня, превысив 15,0 % от ВВП, а государственный внешний долг превысил 70 % от ВВП.

Уровень бедности в Монголии снова вырос до 28,4 % в 2018 г. Кроме того, почти 20,0 % населения находилось чуть выше национальной черты бедности, что в целом отражает высокую уязвимость почти половины населения страны для негативных потрясений.

Начало очередного цикла повышения цен на полезные ископаемые и новый приток иностранных инвестиций позволили экономике Монголии в 2017 г. вновь выйти на траекторию значительного роста. Однако основные проблемы экономики Монголии остаются неизменными, и будут лишь обостряться в ходе дальнейшего экспортно-сырьевого развития. Поэтому задачи усиления экспортной базы за счет развития инфраструктуры, создания производств глубокой переработки минерального сырья и модернизации легкой промышленности сохраняют для Монголии свою актуальность. При этом ограниченные возможности по самостоятельному решению этих масштабных задач и требования сохранения экономической безопасности позволяют отнести их к задачам повышенной сложности.

2. В рамках изучения современной ситуации в сфере внешнеэкономического сотрудничества Монголии впервые выполнен комплексный анализ всего спектра торговых, инвестиционных, финансовых, производственных и иных внешнеэкономических отношений. Установлено значение внешней торговли, прямых иностранных инвестиций и внешних заимствований в качестве ключевых факторов развития монгольской экономики, которые формируют основные социально-экономические показатели страны [1; 2].

Выявлена современная специфика внешней торговли Монголии, которая проявляется в чрезмерной зависимости от экспорта полезных ископаемых в КНР и импорта нефтепродуктов из России. При этом между их физическими показателями существует тесная связь. Поскольку чем больше экспортируется автотранспортом минерального сырья из Монголии в КНР, тем больше ей приходится импортировать дизельного топлива из России.

Установлено, что прямые иностранные инвестиции (ПИИ) в горнодобывающий сектор стали ключевым драйвером экономического роста Монголии. В целом среднегодовой приток ПИИ в монгольскую экономику увеличился с 0,1 млрд. долл. в 2002-2003 гг. до 4,4 млрд. долл. в 2011-2012 гг. (более чем в 40 раз). При этом доля ПИИ в общем объеме инвестиций в период 2011-2012 гг. превысила 70,0 %.

Однако попытки правительства Монголии ограничить роль иностранных компаний в экономике привели к обвальному сокращению притока ПИИ. Наряду с падением цен на полезные ископаемые это привело Монголию к кризису 2015 г. Более того, недостаток ПИИ пришлось восполнять внешними заимствованиями, что привело к многократному увеличению валового внешнего долга, который

по отношению к ВВП вновь стал одним из крупнейших среди развивающихся стран (220,7 % на 31.12.2018 г.).

В то же время проведенный анализ показал, что Монголия стремится строго придерживаться политики многовекторного внешнеэкономического сотрудничества, в которой крупные компании из развитых стран и международные финансовые организации рассматриваются в качестве приоритетных инвесторов и кредиторов. КНР отводится в основном роль ключевого внешнеторгового партнера. Россия признается в качестве ключевого поставщика нефтепродуктов, ликвидация зависимости от которого является одной из важнейших задач обеспечения экономической безопасности страны. В то же время Монголия стремится к расширению экономического сотрудничества с Россией и Китаем за счет участия в их масштабных инициативах развития трансграничной инфраструктуры.

3. В ходе реализации проекта в 2019 г. выполнен анализ проблемных вопросов развития системы путей сообщения Монголии для формирования современной политики российско-монгольского сотрудничества в сфере железнодорожного транспорта. Раскрыты планы формирования международных железнодорожных коридоров в рамках Программы развития экономического коридора «Китай – Монголия – Россия». Особое внимание уделено анализу динамики, структуры и маршрутов грузовых потоков всех видов транспорта.

Установлено, что проблемы сырьевой зависимости и отсутствия внешнеторговой диверсификации усугубляются слаборазвитой транспортной инфраструктурой Монголии. Единственная железнодорожная магистраль далеко не в полной мере соответствует новым маршрутам экспорта, большая часть которого направляется грузовым автотранспортом напрямую с новых месторождений в ближайшие металлургические центры КНР. В результате монгольский экспорт подвержен высоким транспортным расходам, обременительным таможенно-пограничным процедурам и серьезным задержкам, которые приводят к увеличению торговых издержек. Более того, усиление роли автотранспорта в экспорте обостряет вторую главную проблему внешней торговли Монголии, связанную с полной зависимостью от поставок российских нефтепродуктов.

Выдвинуты предложения в части формирования стратегии сотрудничества России с Монголией в области развития транспортной инфраструктуры. С учетом того, что Россия в лице ОАО «РЖД» остается партнером в АО «УБЖД» (50/50), в качестве ключевого направления выделено участие России в развитии Трансмонгольской железной дороги.

К приоритетным мероприятиям отнесены проекты расширения провозных и пропускных возможностей магистрали (строительство новых развязок и промежуточных станций, а также вторых путей на отдельных участках). В список приоритетных включены также более затратные проекты строительства обходной линии Богдхан вокруг Улан-Батора, ветки Зуун-Баян – Ханги, нового перехода Ханги – Мандал и модернизации действующего пункта пропуска со сменой ширины колеи на китайско-монгольской границе Замын-Уд – Эрлянь.

В отношении вопроса комплексной модернизации Трансмонгольской железной дороги (строительство второго пути и электрификация) отмечено, что его решение должно быть увязано с ходом строительства Южного и Северного коридоров, которые смогут обеспечить необходимый для этого объем грузов. В целом проекты комплексной модернизации предложено сгруппировать в отдельном блоке развития Центрального коридора [3].

Последовательная реализация этих проектов по раскрытию ресурсного и транзитного потенциалов территории Монголии будет в наибольшей мере отвечать современным интересам всех сторон в треугольнике взаимных отношений России, Монголии и КНР.

4. В рамках разработки методологии и оценки потенциала развития экономического коридора «Китай – Монголия – Россия» осуществлен анализ концептуальных подходов к изучению экономических коридоров. Отмечено, что идеи создания международных коридоров получили широкое распространение в последние годы. При этом концепция международных коридоров включает теперь не только транспортное сообщение, перевозки и торговлю, но и логистику, производство, рынки и в целом экономику.

Таким образом, концепция международных коридоров вышла за рамки транспортного сообщения и международной торговли, и рассматривается как одна из форм международной экономической интеграции и механизмов внешнеэкономического сотрудничества.

В настоящее время экономические коридоры представляют собой финальный этап развития концепции международных коридоров. В целом они подразумевают использование потенциала сообщаемости, развиваемой в рамках транспортных коридоров, для укрепления экономических кластеров и продвижения экономических преобразований, повышения плотности и расширения разнообразия хозяйственной деятельности.

Общее направление развития концепции международных экономических коридоров сосредоточено в основном на двух аспектах: разработке методологии для установления приоритетов их формирования и оценке эффективности создаваемых экономических коридоров. При этом в отличие от давно проработанных подходов к изучению потенциала развития транспортных коридоров, основанных на оценках «время-затраты-расстояние», общепризнанные подходы к оценке потенциала развития экономических коридоров до настоящего времени не сформировались.

В качестве перспективных критериев оценки в основном предлагаются: существующие и перспективные объемы грузопотоков; потенциал сокращения издержек при перевозках; способность повысить связанность экономических центров; потенциал привлечения инвестиций в развитие экономического коридора; перспективы экономического роста.

Предварительная оценка потенциала развития экономического коридора «Китай – Монголия – Россия» на основе этих критериев показала, что он имеет неплохие перспективы.

5. В рамках разработки научно-практических рекомендаций по развитию экономической базы российско-монгольского сотрудничества в долгосрочной перспективе выдвинуто предложение о том, что в основу формирования пояса добрососедства на монгольском направлении должно быть положено взаимовыгодное использование транзитной функции территории Монголии, связанной с особенностями расположения страны на пути кратчайших маршрутов транзита грузов из КНР в Европу и энергоресурсов из России в КНР.

На основе комплексного анализа проектов развития экономических кластеров и маршрутов строительства трансграничной инфраструктуры выделена перспективная зона формирования экономического коридора Китай – Монголия – Россия. Ее основой будет выступать Центральный железнодорожный коридор и газопровод из России в КНР (рис. 1).

Рис. 1. Приоритетная зона формирования экономического коридора Китай – Монголия – Россия

Полученные результаты научно-исследовательских работ по проекту могут быть использованы для подготовки плана действий по реализации «Программы создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия» и подготовки проекта Программы российско-монгольского торгово-экономического сотрудничества на 2021-2025 гг.

Исследование выполнено в рамках государственного задания БИП СО РАН (проект № АААА-А21-121011590039-6).

Список литературы

1. Макаров А. В., Макарова Е. В., Михеева А. С. Внешнеэкономические связи Монголии: современная ситуация и проблемы развития // ЭКО. 2019. № 6. С. 62-82.
2. Макаров А. В., Макарова Е. В., Андреев А. Б. Внешнеэкономические отношения Монголии на современном этапе // Российский внешнеэкономический вестник. 2020. № 7. С. 79-92.
3. Макаров А. В., Макарова Е. В., Андреев А. Б. Монгольский коридор: проблемы и перспективы развития транзитно-транспортной сети Монголии // ЭКО. 2020. № 10. С. 34-49.