

УДК 339.9 (510+517.3+470) *В.Э. ЦЫРЕМПИЛОВА* ББК 65.5

**ВОЗМОЖНОСТИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО КОРИДОРА
КИТАЙ — МОНГОЛИЯ — РОССИЯ
ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПРИГРАНИЧНЫХ РАЙОНОВ РОССИИ***

В современном мире стабильные отношения между государствами оказывают прямое влияние на внутреннее развитие. Так, экономический коридор Китай — Монголия — Россия должен способствовать социально-экономическому развитию приграничных районов как России, так и Монголии, и Китая. К приграничным районам, участвующих в экономическом коридоре со стороны России, относятся Республики Бурятия, Тыва, Алтай и Забайкальский край. В статье рассматриваются возможности развития регионов в рамках задач экономического коридора.

Ключевые слова: экономический коридор, Китай, Монголия, Россия, приграничные районы.

V.E. TSYREMPILOVA

**OPPORTUNITIES OF THE ECONOMIC CORRIDOR
CHINA — MONGOLIA — RUSSIA
FOR THE DEVELOPMENT
OF THE RUSSIAN TRANBORDER REGIONS**

In the modern world, stability of the states' relationships influences the domestic development. Thus, economic corridor China — Mongolia — Russia will stimulate social-economic development of the border regions in

* Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда в рамках научно-исследовательского проекта «Монгольские народы: исторический опыт трансформации кочевых сообществ Азии». № 14-18-00552.

Russia, also in Mongolia and China. The Republic of Buryatia, the Republic of Tyva, the Republic of Altai and Zabaikalsk region, represent the regions, which take part in the economic corridor from Russia. The article examines the opportunities of the regional development within the aims of the economic corridor.

Keywords: economic corridor, China, Mongolia, Russia, transborder regions.

На современном этапе трехсторонние отношения между Российской Федерацией, Монголией и Китайской Народной Республикой находятся на подъеме, что находит свое выражение в заключении различных соглашений о сотрудничестве. Одним из последних и важнейших достижений в расширении отношений между тремя соседями является установление экономического коридора Китай-Монголия-Россия. Впервые главы трех государств встретились в Душанбе (Таджикистан) в рамках саммита ШОС в 2014 г. Эта встреча на высшем уровне дала огромный толчок развитию и укреплению трехсторонних отношений, основными векторами интенсификации которых, на сегодняшний момент, являются сферы ресурсов и энергетики, финансов и технологий, торговых отношений и т.д. [8, с. 57].

Следующая встреча высокопоставленных лиц трех государств в Уфе в 2015 г. стала новым этапом в укреплении тройственных отношений. Результатом встречи стало подписание меморандума о необходимости создания экономического коридора между странами на основе трех крупных экономических инициатив — «Экономический путь Шелкового пути (ЭПШП)» (Китай, 2013 г.), «Степной путь» (Монголия, 2014 г.), Евразийский экономический союз (Россия, 2014 г.). Также была представлена «Дорожная карта развития сотрудничества между Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой и Монголией на среднесрочную перспективу», которая включает в себя 6 направлений укрепления сотрудничества: от выстраивания политических диалогов между государствами и до всестороннего сотрудничества на мировом уровне [4].

Очевидно, что три страны, кроме общих целей развития международного сотрудничества, также преследуют и собственные цели. Так, многие российские исследователи отмечают значимость создания экономического коридора Китай-Монголия-Россия, который окажет положительное влияние на развитие российских приграничных регионов с Монголией и Китаем, таких как Республики Бурятия, Тыва, Алтай и Забайкальский край. Однако, основное развитие экономического коридора ложится на Республику Бурятия, которая имеет самую длинную территориальную границу с Монголией, историческую взаимосвязь и проекты, способные привлечь крупные инвестиции со стороны Китая и Монголии.

Для успешной реализации задач дорожной карты, в первую очередь, необходимо отладить работу транспортно-логистической системы между странами. Так, проведены первые работы по проекту возмож-

ного строительства высокоскоростной железной дороги сообщением Пекин-Москва через территорию Монголии. Исследования проведены Байкальским институтом природопользования СО РАН и Институтом географии и природных ресурсов Академии наук Китая в 2016 г. В рамках исследований проводился анализ перспективы строительства железной дороги на территории Республики Бурятия по различным критериям, среди которых природные, экономические условия и др., также были оценены перспективы воздушного и автомобильного транспорта [3, с. 132]. Среди проектов, касающихся развития железнодорожного сообщения в рамках экономического коридора, стоит упомянуть: проект Центрального железнодорожного коридора (Улан-Удэ — Наушки — Сухэ-Батор — Улан-Батор — Замын-Удэ — Эрлянь — Уланчаб — Чжанцзякоу — Пекин — Тяньцзинь), проект Северного железнодорожного коридора (Курагино — Кызыл — Цаган Толгой — Арц Сурь — Овот — Эрдэнэт — Салхит — Замын-Удэ — Эрлянь — Уланчаб — Чжанцзякоу — Пекин — Тяньцзинь), проект Западного железнодорожного коридора (Курагино — Кызыл — Цаган Толгой — Арц Сурь — Кобдо — Такешкен — район Хами — Чанцзи-Хуэйский автономный округ — Урумчи) и проект Восточного железнодорожного коридора (Боря — Соловьевск — Эрэнцав — Чойбалсан — Хут — Бичигт — Шилин-Гол (Чжуэньгадабуци) — Чифэн — Чаоян — Цзиньчжоу/Паньцзинь) [2, с. 23]. Как мы видим, железнодорожное сообщение будет развиваться во всех приграничных регионах, тем самым станет прочным плацдармом для выполнения других задач дорожной карты.

Что касается воздушного транспорта, то на сегодняшний момент только два аэропорта из четырех регионов имеют статус международного — аэропорты «Байкал» (г. Улан-Удэ) и «Чита (Кадала)» (г. Чита). В обоих аэропортах осуществляются авиaperевозки в Китай, однако, только в аэропорту «Байкал» есть международный рейс в г. Улан-Батор (Монголия), что является огромным плюсом для развития авиасообщения в данном регионе и становится мотивацией к улучшению ситуации в других регионах, имеющих отношение к построению экономического коридора. С начала 2018 г. планируется увеличение пассажиропотока из Монголии, Китая, Кореи в связи с приходом нового собственника [1]. Несмотря на планируемые мероприятия по улучшению ситуации с воздушным сообщением, по-прежнему остаются проблемы, которые влияют на имидж аэропортов. Среди них стоит выделить медленные темпы реконструкции взлетных полос, нехватка рабочих кадров со знанием языка (английский, китайский, монгольский), недостаточное развитие инфраструктуры аэропортов.

Во всех российских приграничных регионах идет реконструкция федеральных дорог, которые будут играть важную роль для улучшения перевозок и поставок в рамках строительства экономического коридора

Китай — Монголия — Россия. Уже в 2018 г. планируется открытие нового автомобильного коридора из Тяньцзиня до Улан-Удэ в рамках Азиатской автодорожной сети [6], с помощью которого станет более удобной перевозка, доставка и обработка торговых грузов на Запад.

В Стратегии развития Сибирского федерального округа (СФО) выделены три группы субъектов Российской Федерации по уровню социально-экономического развития. Все четыре региона, которые имеют отношение к реализации международного экономического коридора, относятся к последней группе, которая характеризуется относительно низкой плотностью населения и сравнительно низким уровнем социально-экономического развития. В предложенной стратегии лишь в Республике Бурятия одними из приоритетных направлений указываются развитие транспортно-логистического потенциала и туристско-рекреационной зоны. Развитие последней также предполагалось в Республике Алтай. Так называемая «Алтайская долина» была исключена из списка особых экономических зон в 2016 г. из-за проблем со строительством искусственного озера, который являлся центром данного проекта [7]. На сегодняшний день туристско-рекреационный потенциал раскрывается на территории Республики Бурятии вместе с постепенным строительством особой экономической зоны (ОЭЗ) «Байкальская гавань», которая также имеет прямое отношение к развитию экономического коридора между странами-соседами.

С каждым годом происходит взаимное увеличение туристического пассажиропотока между тремя странами. С принятием безвизового режима в 2015 г. между Россией и Монголией взаимное число туристов увеличивается ежегодно. Такое явление благоприятно сказывается на развитии сферы услуг в регионе, предоставляет новые рабочие места для местных жителей. Однако, это также может вызвать новые экологические проблемы. С наплывом туристов не только иностранных, но и местных, с каждым годом экологическая ситуация на Байкале ухудшается: происходит загрязнение берега и прибрежных вод, несанкционированная вырубка леса, незаконные охота на эндемиков Байкала. Однако, стоит надеяться, что задача по сотрудничеству в области охраны окружающей среды, представленная в дорожной карте, сможет положительно повлиять на сегодняшнюю ситуацию в регионе.

Остальные три региона также вызывают интерес со стороны иностранных туристов, но немногим отстают от Республики Бурятия. Поэтому местные власти прилагают усилия для изменения ситуации. Так, в Забайкальском крае по Соглашению между Правительством РФ и Правительством КНР, принятом в 2000 г., осуществляются по сей день безвизовые туристические поездки, которые оказывают непосредственное влияние на развитие инфраструктуры региона. Несмотря на прекращение строительства особой экономической зоны в Республике Алтай,

местные власти по-прежнему предпринимают попытки обновления для привлечения туристов в регион. В Республиках Алтай и Тыва разрабатываются проекты по привлечению иностранных туристов из Монголии и Китая, однако, в связи с начальным этапом в развитии инфраструктуры численные показатели туристического пассажиропотока уступают Республике Бурятия и Забайкальскому краю.

В рамках реализации задач дорожной карты также расширяется сотрудничество между научными и образовательными центрами сторон. Значимым является создание ассоциации экспертных центров Китая, России и Монголии (АЭЦ КРМ), которая занимается расширением трехстороннего сотрудничества. За последние три года было проведено три встречи последовательно в трех странах: 1-я — Улан-Батор (Монголия) 2015 г.; 2-я — Хух-Хото (Автономный район Внутренняя Монголия КНР) 2016 г.; 3-я — Улан-Удэ (Республика Бурятия, РФ) 2017 г. В ходе таких встреч представители из Центра изучения проблем развития при правительстве АРВМ КНР, Академия Наук Монголии и Монгольский государственный университет, Институт Дальнего Востока РАН работают над вопросами перспектив развития экономического коридора во всех направлениях данного сотрудничества [9, с. 33]

Кроме работы вышеупомянутой ассоциации, осуществляется регулярное проведение совместных научно-практических конференций, симпозиумов, выставок, форумов между вузами Китая, Монголии и России, отмечается постоянный взаимный обмен студентами и преподавателями между соседями. Кроме того, все три страны проводят мероприятия с целью укрепления взаимодействия трех стран в сфере культуры. По-прежнему наблюдается повышенный интерес со стороны молодого поколения России и Монголии к изучению китайского языка. Связано это не только с развитием трехсторонних отношений, но и с умелой внешней политикой китайского руководства.

Помимо локальных задач, которые касаются улучшения ситуации в приграничных районах трех государств, три стороны также отмечают значимость строительства экономического коридора для укрепления и взаимодействия на мировом уровне. Интеграция с китайским проектом ЭПШП и с монгольским «Степной путь» должна предоставить возможности для укрепления социально-экономической ситуации в приграничных регионах Китая и фактически во всей Монголии, по территории которой будут осуществляться транспортные перевозки.

В то же время экономический коридор между тремя странами способствует улучшению ситуации в Северо-Восточной Азии в целом, и более того, в рамках задач Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). Монголия на настоящий момент является государством-наблюдателем ШОС, но будучи частью важного международного проекта как экономический коридор с мировыми гигантами Россией и Китаем укрепляет статус

на международной арене. Для российских приграничных районов, которые участвуют в этом проекте, открываются возможности вызвать к себе интерес со стороны других азиатских экономических гигантов с целью привлечения значительных капиталовложений для развития регионов. Это возможно ввиду того, что данный экономический коридор основывается на интеграции трех международных проектов: «Экономический путь Шелкового пути», «Степной путь» и «Евразийское пространство «Развитие». Поэтому местным властям приграничных районов необходимо приложить максимальные усилия в продвижении тех проектов, которые позволят регионам улучшить социально-экономическую ситуацию в регионах.

Как мы видим, экономический коридор Китай-Монголия-Россия представляет собой международный, межотраслевой проект, который включает в себя укрепление не только экономического потенциала пограничных территорий трех стран, но и затрагивает социокультурные направления. При этом, особую роль в развитии экономического коридора будет играть Республика Бурятия, в которой на сегодняшний момент уже отмечаются первые результаты в рамках реализации задач дорожной карты. Республики Тыва и Алтай и Забайкальский край также имеют все предпосылки для всестороннего развития в регионе вместе с целями дорожной карты: разработки месторождений имеющихся природных ресурсов, улучшения инфраструктуры.

На данный момент, рассматривая возможности экономического коридора для развития Сибири, можно утверждать, что этот проект является важной ступенью на пути к улучшению ситуации всех регионов во всех сферах деятельности, а также престижа Сибири на мировом уровне. В рамках дальнейшего строительства экономического коридора планируются регулярные встречи на высшем уровне, которые будут определять последующие действия с целью решения поставленных задач в дорожной карте и успешного продвижения данной социально-экономической инициативы. Необходимым условием для продолжения успешного развития экономического коридора в последующие годы является поиск возможных инвестиций, которые помогут в реализации остальных задач дорожной карты.

Список использованной литературы и источников

1. Аэропорт «Байкал» станет узловым для пассажиров из Азии [Электронный ресурс] // Вести.RU. — 2018. — 17 янв. — Режим доступа : <https://www.vesti.ru/doc.html?id=2976909&cid=17>.
2. Булатова Н. Н. Развитие транспортной инфраструктуры в рамках экономического коридора «Россия-Монголия-Китай» / Н. Н. Булатова // Управление экономикой: методы, модели, технологии : материалы XVII Междунар. экон. конф., посвященной 85-летию Уфимского государственного авиационного технического университета / отв. ред. Л. А. Исмагилова. — Уфа : ГОУ ВПО «Уфимский государственный авиационный технический университет», 2017. — С. 21–25.

3. Гармаев Е. Ж. Роль высокоскоростной железной дороги в экономическом коридоре «Китай — Монголия — Россия» / Е. Ж. Гармаев // Байкал как участок всемирного природного наследия: 20 лет спустя : материалы Междунар. науч.-практ. конф. — Улан-Удэ : Бурят. науч. центр СО РАН, 2017. — С. 131–133.
4. Дорожная карта развития сотрудничества между Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой и Монголией на среднесрочную перспективу [Электронный ресурс] // Президент России : офиц. сайт. — Режим доступа : <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/jF9vhkLz06Ll8dUCunt.pdf>.
5. Новости Горного Алтая [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://www.gorno-altaisk.info/news/64709>.
6. Официальный портал органов власти Республики Бурятия [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://egov-buryatia.ru/index.php?id=4&xttnews%5bttnews%5d=46198>.
7. Официальный сайт полномочного представителя Президента России в Сибирском федеральном округе [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://sfo.gov.ru/okrug/ekonomika/strategiya/>.
8. Павлова А. И. Экономический коридор Китай — Монголия — Россия: современное состояние и перспективы развития / А. И. Павлова, Т. Н. Кучинская // Россия и Китай: проблемы стратегического взаимодействия. — 2017. — № 19. — С. 56–59.
9. Уянаев С. В. Россия — Монголия — Китай: активизация трехстороннего сближения (итоги второго форума ассоциации экспертных центров РФ, Монголии и КНР) / С. В. Уянаев // Проблемы Дальнего Востока. — 2016. — № 6. — С. 30–35.

Информация об авторе

Цыремпилова Виктория Эдуардовна — аспирант, Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН, 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6, e-mail: vikaliv21@yandex.ru.

Author

Viktoriya E. Tsyrempilova — Ph.D. Student, Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan studies, the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, 6, Sakhyanova St., Ulan-Ude, 670047, e-mail: vikaliv21@yandex.ru.