

Приграничная инфраструктура России, Монголии, Китая по маршруту шелкового и чайного пути

© Т. Ш. Рыгзынов

*Байкальский институт природопользования СО РАН, г. Улан-Удэ Россия
tumun@binm.ru*

Рассмотрены экономико-географические особенности развития приграничной инфраструктуры России, Монголии и Китая в районах предполагаемого прохождения международных транспортных коридоров по маршруту Шелкового пути.

Ожидаемые кратные увеличения внешнеэкономических связей в проектах экономической зоны Великого Шелкового пути, актуализирует исследование различных условий и факторов для реализации глобального международного проекта по созданию Евразийского общего региона исследования.

Исследованы объекты приграничной инфраструктуры, представлены основные характеристики деятельности, выявлены проблемы взаимного влияния приграничной инфраструктуры и институциональных условий на социально-экономические, этнокультурные, экологические проблемы взаимодействия России и Китая в регионально-приграничной проекции.

Выявленная территориальная дифференциация уровня обеспеченности объектами инфраструктуры позволила обосновать необходимость модернизации действующих и строительства новых объектов приграничной инфраструктуры России.

Ключевые слова: инфраструктура; приграничные территории; Российско-Монгольская трансграничная территория; механизмы регионального развития; пространственно-интеграционные процессы.

«Великий чайный путь» был северным коридором древних караванных маршрутов под названием «Шелковый путь». Современная китайская концепция «Один пояс» в проектах «Экономическая зона Великого Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века» реанимирует исторический Шелковый путь. Масштабная программа сотрудничества КНР со странами прохождения Шелкового пути, наряду с возрождением исторических торговых маршрутов планирует работу по пяти основным направлениям: политическое сотрудничество, транспортно-инфраструктурные проекты, торгово-инвестиционное, валютно-финансовое и гуманитарное сотрудничество. Для реализации этой инициативы правительством КНР уже создан ряд механизмов — «Фонд Шелкового пути», «Азиатский банк инфраструктурных инвестиций», «Банк Шанхайской организации сотрудничества» и другие инвестиционные источники.

Линии прохождения предполагаемых экономических коридоров совпадают с российско-монгольской трансграничной территорией, что создает предпосылки для дальнейшего усиления трехстороннего сотрудничества Китай — Монголия — Россия.

В этом смысле, на фоне ожидаемого кратного увеличения торгово-экономических связей, усиления партнерских взаимодействий, возрастает роль приграничных территорий трех стран.

Одним из важнейших элементов территории сотрудничества является инфраструктура. Приграничная инфраструктура — это сочетание структур по обе стороны границы, обслуживающих функции охраны границы (барьерная) и функ-

ции межгосударственных связей — таможенные, контрольные и транспортно-логистические структуры (контактная) [1].

В настоящее время пограничная инфраструктура российско-монгольской границы представлена пунктами пропуска и объектами демаркации и обеспечения пограничного режима. До 2010 г. было 29 действующих пунктов пропуска, включая 4 международных, 9 двусторонних, 9 сезонных двусторонних и 7 пунктов иного или транзитного назначения. В 2010 г. ликвидированы 14 пунктов пропуска, фактически закрытые в начале 1990-х годов из-за сокращения хозяйственных связей между приграничными районами.

На всем протяжении границ Монголии действует 44 контрольно-пропускных пункта, из них на китайско-монгольской границе — 13 пунктов пропуска.

На фоне замедления развития Монголией собственных территорий экономического благоприятствования Алтан-Булаг, Цагааннур, Замын-Ууд [2], КНР принимает активное участие в развитии инфраструктуры пограничного сотрудничества с Монголией. Был изменен статус двусторонних и сезонных переходов на многосторонние и постоянные, обновлено оснащение и хозяйство пограничных переходов. Китайские компании формируют собственный трансграничный логистический узел для экспорта сырья, добываемого в Монголии, и продолжают строительство логистических парков на пограничных переходах: Булган — Такешенкен, Гашуун сухайт — Ганц Мод, Шивехуреен — Сэхэ, Замын-Ууд — Эрлян (Эрэнхот).

Для анализа развития приграничной инфраструктуры были рассмотрены: удельный показатель плотности объектов приграничной инфраструктуры, количество пересечений границы через пограничные пункты пропуска, количество фактов незаконного пересечения государственной границы [3], [4].

Плотность объектов приграничной инфраструктуры рассчитывалась как отношение количества действующих пограничных пунктов пропуска на 100 км государственной границы в пределах одного административного района [5].

Сравнительно высокая плотность пограничных пунктов пропуска наблюдается на участках российско-монгольской государственной границы в пределах Борзинского, Акшинского районов Забайкальского края, Монгун-Тайгинского кожууна (района) Республики Тыва и Кяхтинского района Республики Бурятия.

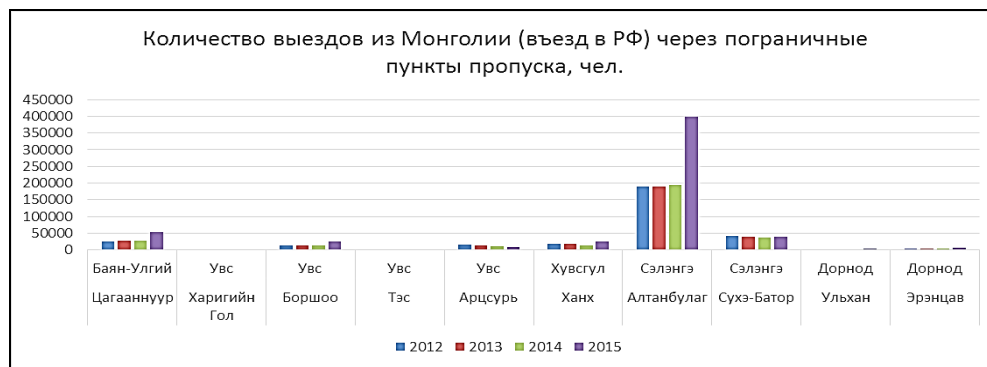


Рис. 2. Количество выездов из Монголии (въезд в РФ) через пограничные пункты пропуска, человек

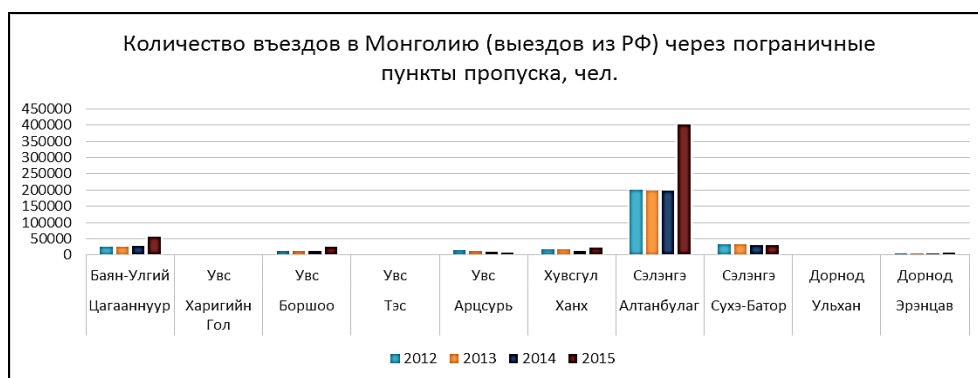


Рис. 3. Количество въездов в Монголию (выездов из РФ) через пограничные пункты пропуска, человек

Рассмотрена динамика пересечения государственной границы в период 2012-2015 гг. в разрезе выезд-въезд на территорию Монголии из России и КНР по основным пунктам пропуска, в том числе, в аэропортах [6].

Наибольшее количество пересечений российско-монгольской границы наблюдается на МАПП Кяхта — Алтан-Булаг и МЖДПП Наушки — Сухэ-Батор, расположенных на территории Кяхтинского района Республики Бурятия. Следует отметить рост количества пересечений границы в 2015 году на МАПП Кяхта — Алтан-Булаг и МАПП Ташанта — Цагааннуур, связанный с введением безвизового режима между Россией и Монголией. Несмотря на рост количества лиц, пересекающих российско-монгольскую границу, данный показатель ниже в 2,3 раза аналогичного показателя на монгольско-китайской границе (пограничный переход Замын-Ууд — Эренхото) [6].

Факты незаконного пересечения границ создают потенциал приграничной напряженности. Наибольшее количество случаев наблюдается на тувинском участке российско-монгольской границы, причинами которых являются кража скота на сопредельной территории с целью продажи, контрабанда мяса и скота, поиск потерянного скота [7]. Отмечены факты незаконных пересечений государственной границы с целью охоты, сбора дикоросов, добычи ценных минералов и полезных ископаемых на сопредельной территории.

Перспектива развития инфраструктуры пограничного взаимодействия в ближайшее время будет направлена на усиление контактных и совершенствование барьерных функций границ. Мероприятия по решению этих двух разнонаправленных задач требуют поиска баланса между контактными и барьерными функциями границы. То есть, увеличение потоков туристов и грузов, ускорение таможенного и пограничного оформления и обеспечение безопасности и соблюдения пограничного режима не должны негативно влиять друг на друга.

Введение безвизового режима в 2014 г. является едва ли не самым значимым событием в области экономического взаимодействия двух стран за последние десять лет. Положительные и негативные эффекты введения безвизового режима еще предстоит оценить на научном уровне, тем не менее, отмечается кратный рост туристических потоков, оборота оптовой и розничной торговли, объемов оказанных услуг предприятиями сервиса.

Модернизация и увеличение количества международных пунктов пропуска увеличат их транзитные возможности, что расширит экономический эффект от введения безвизового режима для всех приграничных с Монголией регионов.

Совершенствование инфраструктуры должно быть направлено на увеличение объемов и расширение отраслевой и товарной структуры контрактов на всех уровнях сотрудничества, то есть от постепенного ухода от преимущественно розничных и мелкооптовых контрактов к более крупным.

Перспективным направлением в приграничном сотрудничестве России и Монголии является совместное освоение месторождений рудных ископаемых. В случае реализации проектов прямого транспортного сообщения, возможного строительства газопровода между Россией и Китаем через Монголию создадутся необходимые энергетические и инфраструктурные условия для участия сибирских регионов в освоении сырьевых ресурсов Монголии, где работа объектов приграничной инфраструктуры будет направлена на эффективную работу и совершенствование контактных функций границ.

Важным является сотрудничество двух стран в сфере военной и пограничной безопасности, сотрудничество в сфере охраны природы и борьбе с чрезвычайными ситуациями. К актуальным задачам относятся: борьба с международным терроризмом и организованной преступностью (организованные скотокрадческие группы, контрабанда), борьба с очагами ЧС (лесные, степные пожары, трансграничный перенос загрязняющих веществ, наводнения, эпидемии, эпизоотии), экологический мониторинг, рациональное использование водных и других ресурсов, организация коридоров сезонной миграции животных.

Активное участие Китая в инфраструктурных проектах Монголии указывает не только на растущую конкуренцию в регионе [8, 9], но и на необходимость ускорения работ по совершенствованию контактных функций российско-монгольской границы, активного внедрения в международные логистические коридоры и использование растущих транзитных возможностей России и Монголии.

Литература

1. Бакланов П. Я., Ганзей С. С. Трансграничные территории: проблемы устойчивого природопользования. — Владивосток: Дальнаука, 2008. — 216 с.
2. Курас Л. В., Цыбенков Б. Д. Свободная торговая зона «Алтан-Булаг» // Вестник Бурятского научного центра СО РАН. — 2013. — № 1. — С. 159–173.
3. Вардомский Л. Б. Российское порубежье в условиях глобализации. — М.: Либроком, 2009. — 216 с.
4. Dashdavaa D. Border protection and national security of Mongolia: thesis for degree of master of arts. — Naval postgraduate school, 2006. — 109 p.
5. Майергойз И. М. Методика мелкомасштабных экономико-географических исследований. — М.: Изд-во МГУ, 1981. — 136 с.
6. Mongolian statistical yearbook 2015. — Ulaanbaatar: National statistical office of Mongolia, 2015. — 413 p.
7. Дацышен В. Г. Потенциал конфликтности в зоне российско-монгольской границы в Туве // Международные процессы. — 2005. — № 7. — С. 79–86.
8. Рыгзынов Т. Ш., Батомункуев В. С. Зонирование инфраструктуры для совершенствования механизмов развития российско-монгольского трансграничья // География и природные ресурсы. — 2016. — № 2. — С. 156–165.
9. Лихачев В. Л. Восточный вектор российской энергетической стратегии — 2030 // Международная жизнь. — 2012. — № 16. — С. 115–126.

Border infrastructure of Russia, Mongolia, China in the route of silk and tea roads

T. Sh. Rygzynov

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

tumun@binm.ru

The article discusses the economic and geographical features of the development of the border infrastructure of Russia, Mongolia and China in the areas of the international transport corridors along the Silk and Tea Route.

Due to the expected increase in foreign economic relations and international cooperation to study the conditions, factors and potential for the implementation of an international project is the actual scientific task.

In this article, we studied the problems of mutual influence of the border infrastructure and institutional conditions, socio-economic, ethno-cultural, environmental problems. We also studied the features of location and operation of the facilities of the border infrastructure.

The analysis confirms the need for the development of a border infrastructure that creates the necessary potential for international cooperation and integration processes.

Keywords: infrastructure; border areas; the Russian-Mongolian; cross-border area; mechanisms of regional development; spatial integration processes.