

Леонид КУРАС, Базар ЦЫБЕНОВ

РЕГИОНЫ СИБИРИ И МОНГОЛИЯ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

В статье показаны отдельные проблемы приграничного сотрудничества регионов Сибири и Монголии, а также перспективы взаимоотношений регионов РФ и Монголии.

Some problems of cross-border cooperation between regions of Siberia and Mongolia are showed in the article. The prospects of relations of regions of the Russian Federation and Mongolia are also investigated.

Ключевые слова:

регионы Сибири, Монголия, федеральное руководство, торгово-экономические отношения; regions of Siberia, Mongolia, federal authorities, trade and economic relations.

История взаимоотношений сибирских регионов Российской Федерации с Монголией насчитывает несколько веков добрососедских отношений. Несмотря на периферийное положение и слабое социально-экономическое развитие как Сибири, так и Монголии, уровень двустороннего торгово-экономического сотрудничества всегда оставался высоким. В XIX – начале XX в. российские купцы и торговцы, в большинстве своем выходяцы из Сибири, основывали предприятия или открывали филиалы своих торговых учреждений в Урге, Улясутае, Кобдо. В Россию вывозилось монгольское сырье, на скотобойни сибирских городов бесперебойно перегонялся монгольский скот. Прототипом свободной экономической зоны были Маймачен и Кяхта, образовавшие единое торгово-экономическое пространство на приграничной территории. В XX в. региональное сотрудничество вышло на новый, государственный уровень. СССР стал главным военно-стратегическим союзником и торгово-экономическим партнером Монгольской Народной Республики. Годы строительства социализма в МНР, в котором немалое участие приняли регионы Сибири, укрепили братские отношения между странами.

В кризисные 1990-е гг. российско-монгольское сотрудничество было сведено к минимуму. Сибирские регионы были единственными, кто продолжил двустороннее сотрудничество, несмотря на тяжелейшее экономическое положение. В свою очередь Монголия, состояние экономики которой также оценивалось многими аналитиками как критическое, осталась верна своим дружеским обязательствам, оказывала гуманитарную помощь сибирским регионам¹. С тех пор прошло немало времени, но отношения двух стран так и не вышли на прежний уровень. Как отмечает известный монголовед Б.В. Базаров, «региональные взаимодействия на монгольском направлении становятся более сложными, хотя их конечная эффективность остается трудно прогнозируемой»².

Сибирь и сегодня продолжает оставаться единственным российским регионом, традиционно нуждающимся в добрососедских и динамичных отношениях с Монголией. Российско-монгольская граница является одним из самых протяженных рубежей госу-

КУРАС

Леонид

Владимирович –
д.и.н., профессор;
главный научный
сотрудник
Института
монголоведения,
буддологии
и тибетологии
СО РАН
kuraslv@yandex.ru

ЦЫБЕНОВ

Базар

Догсонович –
к.и.н., доцент;
старший научный
сотрудник
ИМБТ СО РАН
bazar75@mail.ru

¹ Ганжуров В.Ц. Россия – Монголия (на трудном пути реформ). – Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 1997, с. 99.

² Базаров Б.В. Приграничье Сибири и Восточной Азии: взаимодействие в условиях вызовов XXI в. // Власть, 2009, № 4, с. 6.

дарства (3 485 км). На обширной приграничной территории расположены четыре субъекта РФ: Забайкальский край и Республики Бурятия, Тыва, Алтай. В историко-культурном отношении титульное население этих республик и Агинского бурятского автономного округа в составе Забайкальского края традиционно тяготеет к монгольскому миру. Если в области культуры, образования и науки приграничные регионы достаточно активно сотрудничают с монгольской стороной, то в сфере двустороннего торгово-экономического взаимодействия в силу различных причин рост медленный и неустойчивый.

На фоне низких показателей торгово-экономического сотрудничества приграничных регионов более успешными выглядят взаимоотношения Монголии с Иркутской обл., Алтайским и Красноярским краями — экономически развитыми сибирскими регионами, не имеющими общей границы с южным соседом. Главной составляющей экспорта этих регионов в Монголию остается сырье — минеральное топливо (нефть и продукты ее перегонки) и в небольшом объеме — зерно. В целом экспорт преобладает над импортом монгольского сырья и продукции.

Проблема импорта из Монголии в Россию, тесно связанная с другими нерешенными вопросами российско-монгольского сотрудничества (высокие таможенные пошлины на монгольские товары, плохое качество транспортной инфраструктуры и др.), образует сложный узел долговременных проблем. Усилия по активизации торгово-экономических связей с Монголией, прилагаемые руководством приграничных регионов, слабо поддерживаются федеральной властью. Затяжной характер «монгольских вопросов», решения которых ожидают регионы Сибири, наглядно свидетельствует о выжидательной позиции, занятой федеральным центром. Наиболее вероятным объяснением этому, на наш взгляд, является наличие в правительственных кругах мнения о нецелесообразности активизации отношений с Монголией, особенно в вопросе снижения таможенных пошлин и увеличения поставок монгольских товаров. Конкуренентоспособные на мировом рынке высококачественные монгольские изделия из кашемира, верблюжьей

шерсти, кожи и меха, а также огромный рынок мяса и мясопродуктов, считается, представляют потенциальную угрозу для национальной безопасности России в сфере экономики. К тому же снижение пошлин на российско-монгольской границе откроет новый транзитный путь для потока товаров из КНР. Поэтому очевидная торгово-экономическая выгода от ввоза монгольской продукции для регионов Сибири мало интересует федеральный центр, основное внимание которого традиционно сконцентрировано на развитии отношений со странами Европы, США, а в Азии — с КНР. Своим влиянием на формирование у руководства страны негативного мнения о партнерстве с Монголией, возможно, оказывает и российская бизнес-элита, занимающаяся поставками мяса и мясопродуктов из других стран. Все это тормозит проведение необходимых изменений в нормативно-правовых актах, регулирующих российско-монгольские приграничные взаимоотношения.

Однако позитивные сдвиги все же ожидаются, и связаны они со вступлением Российской Федерации в ВТО 22 августа 2012 г. Монголия и заинтересованные в сотрудничестве регионы Сибири возлагают большие надежды на существенное снижение ставок импортных пошлин. Например, ожидается снижение ставок на баранину, молочные продукты, мех, ковры, одежду. Возможно, положительные перемены окажут свое влияние и на поставки в приграничные российские регионы мяса и мясного скота, которые, в свою очередь, тесно связаны с проблемами ветеринарного контроля в Монголии. Помощь в обучении монгольских ветеринаров и создании совместных комиссий готовы оказать Иркутская обл. и Республика Бурятия. Немаловажной проблемой ввоза в РФ монгольского скота остается вопрос о мерах по предотвращению эпидемических заболеваний животных, передающихся людям (ящур, бруцеллез, сибирская язва и др.). На наш взгляд, необходимо внести серьезные изменения в нормативно-правовые акты, регулирующие импорт мяса и мясного скота из Монголии. Поставку мяса и мясного скота с обязательным предварительным проведением необходимых ветеринарных экспертиз можно бесперебойно осуществлять из благополучных в эпизоотиче-

ском отношении приграничных аймаков. Зараженный вирусом район можно локализовать совместными оперативными усилиями ветеринарных служб заинтересованного приграничного региона РФ и Монголии. Однако, по всей видимости, подобные наши замыслы маловероятны, ветеринарная служба РФ вряд ли даст разрешение на столь рискованное мероприятие. К тому же, согласно международным правилам, после ликвидации очагов ящура государство обязано выдержать карантин в течение одного года.

Тем временем регионы Сибири находятся в ожидании возобновления поставок мяса и мясного скота из Монголии. Так, например, за 1990–2010 гг. поголовье скота в Бурятии снизилось в 3 раза, в Забайкальском крае – в 5 раз. Поэтому наилучшим вариантом в данной ситуации стало бы быстрое восстановление докризисного поголовья скота за счет импорта товарного скота из Монголии в республики Алтай, Тыву, Бурятию и Забайкальский край¹. В случае государственной поддержки эти дотационные ныне регионы могут выйти на новый уровень развития, став поставщиками мяса и мясопродуктов в другие регионы РФ.

Развитие приграничных торгово-экономических отношений также зависит от состояния транспортной и приграничной инфраструктуры в регионах. Единственным стратегически важным путем во Внутренней Азии является транзитная железная дорога, проходящая по линии Улан-Удэ – Наушки – Улан-Батор – Пекин. Параллельно ей, с проходом через МАПП «Кяхта», имеется асфальтированная автомобильная дорога. В 2013 г. этот пункт пропуска будет переведен на круглосуточный режим. По программе «Государственная граница 2012–2020» организация «Ространсстрой» будет строить пассажирский терминал (сентябрь 2015 г.) или дорожные направления. Несмотря на наличие на российско-монгольском участке границы 29 пунктов пропуска, вышеуказанные пути сообщения остаются основными каналами перемещения потоков людей, транспорта и

грузов во взаимосвязях РФ и Монголии. Увеличение числа полос движения должно существенно отразиться на пропускной способности МАПП «Кяхта». Проектная мощность оценивается в 1 000 автомобилей в сутки, что позволит в два раза увеличить проходимость через границу.

Как известно, большую роль в развитии приграничной инфраструктуры призваны сыграть СТЗ «Алтанбулаг» и АТК «Кяхта». Идея создания приграничной свободной зоны, предложенная монгольскими властями в середине 90-х гг. XX в., исторически связана с процветавшими в середине XIX в. торговыми городами Маймаченом и Кяхтой. Предложение монгольской стороны, поддержанное приграничными регионами РФ, к сожалению, не встретило ожидаемой реакции со стороны федерального центра. Монголия в одностороннем порядке начала строительство свободной торговой зоны. Лишь на местном уровне 17 февраля 2007 г. было подписано соглашение о сотрудничестве Селенгинского аймака Монголии и Кяхтинского района Республики Бурятия².

В 2011 г. региональному руководству удалось убедить федеральные власти в необходимости создания автотуристского кластера «Кяхта». Строительство объектов АТК «Кяхта» диктуется не только планируемым увеличением потока туристов и грузов, но и, в первую очередь, появлением на приграничной территории Монголии свободной торговой зоны. Упущенную в свое время возможность участия в создании совместной экономической зоны РФ пытается компенсировать за счет возведения АТК «Кяхта». Предполагается, что данный кластер будет способствовать формированию международного туристического бренда «Великий чайный путь» и станет цивилизованным пунктом приема туристов из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, следующих в ОЭЗ «Байкальская гавань».

Другим «байкальским» проектом,

¹ Дамдын О.С., Дабиев Д.Ф., Лебедев В.И. Основные направления и перспективы приграничного сотрудничества России и Монголии на макро- и мезоуровне (на примере Республики Тыва) // Проблемы современной экономики, 2011, № 3, с. 237.

² Осодоев П.В., Гомбожапов А.Д. Приграничные территории России и Монголии: историко-географический аспект (на примере Бурятии и аймаков Монголии) // Россия и Монголия сквозь призму времени. Материалы международной научно-практической конференции «Улымжиевские чтения – 3». – Улан-Удэ: Изд-во Бурятского госуниверситета, 2007, с. 144–146.

в котором заинтересованы власти Республики Бурятия и Иркутской обл., является международный туристический проект «Байкал – Хубсугул», проходящий через АПП «Монды». Основная проблема реализации проекта заключается в изменении статуса АПП с двустороннего на многосторонний, что требует, соответственно, реконструкции пункта пропуска и совершенствования транспортной инфраструктуры. В настоящее время созданы условия для увеличения грузового и пассажирского потока в регионе Восточного Присаянья. Региональные власти связывают с открытием пунктов пропуска решение вопросов о перевозке монгольского скота на мясоперерабатывающие предприятия Республики Бурятия и о поставках коксующегося угля из месторождения Улаан-Овоо (Монголия). По некоторым данным, уже закуплено необходимое оборудование и ведутся работы по реконструкции объектов. Запланированы строительство и обустройство подъездных дорог и другие мероприятия, направленные на улучшение дорожной сети, прилегающей к приграничным пунктам.

Планов, посвященных развитию транспортной инфраструктуры в приграничных регионах РФ, существует достаточно. Например, известно, что ведется строительство транзитно-грузовой автодороги Даян (КНР) – Цагааннуур (Монголия) – Ташанта (РФ), протяженностью 210 км, связывающей Синьцзян-Уйгурский автономный район (СУАР) КНР и Республику Алтай через территорию Монголии, что позволит увеличить товарооборот между регионами Южной Сибири, Монголии и КНР. Можно предположить, что в ближайшем будущем откроется возможность удобного автомобильного проезда из регионов Южной Сибири до Улан-Батора и других городов Монголии. Начаты работы по организации международного кольцевого туристического маршрута «Алтай – Золотые горы». В этой связи необходимо осуществить обустройство МАПП «Ташанта» соответствующей международным стандартам инфраструктурой.

Вопросы реконструкции и оборудования пунктов пропуска на российско-китайской и российско-монгольской границе стали актуальной проблемой для правительства Забайкальского края.

Это продиктовано перспективами реализации совместных проектов в области разработки монгольских месторождений. Как известно, в правительственных кругах РФ и Монголии рассматривается вопрос о строительстве железной дороги Таван Толгой – Чойбалсан (Баян Тумэн) – Соловьевск (Забайкальский край). РФ заинтересована в развитии транспортной инфраструктуры на востоке Монголии с последующим экспортом угля, возможно, меди и золота. Серьезным конкурентом в экспорте монгольского угля из месторождения Таван Толгой выступает КНР, специально в целях эксплуатации природных ресурсов Монголии разрабатывавшая «стратегию восьми дорог» и формирующая «золотой треугольник», вклинившийся на территорию Монголии¹. Самая близкая к монголо-китайской границе железнодорожная станция находится в 80 км, а путь до морских портов для транспортировки в Республику Корея, Японию и другие страны составит более 1 000 км. Для сравнения, выход Монголии к Тихому океану через порты Дальнего Востока будет гораздо протяженнее (около 5 000 км.). Более перспективной в этом свете видится железнодорожная транспортировка урана, добываемого на востоке Монголии. Другим перспективным маршрутом, который будет проходить через Соловьевский таможенный пост, является проект, связывающий Забайкальский край РФ и Монголию по линии Улан-Батор – Чойбалсан – Соловьевск.

К числу долговременных проектов в развитии приграничной транспортной инфраструктуры можно отнести строительство железной дороги Курагино (Красноярский край) – Кызыл с последующим выходом в западную часть Монголии. Глава Республики Тыва Шолбан Кара-оол отметил, что федеральное руководство заинтересовано в продолжении железной дороги до Монголии, что позволит РФ приступить к полноценному освоению природных ресурсов западных аймаков Монголии. В настоящее время основную нагрузку на тувинском участке российско-монгольской границы продолжает нести АПП «Хандагайты». В рамках региональной целевой программы

¹ Базаров Б.В. Монгольский мир в условиях восточноазиатского взаимодействия // Власть, 2010, № 9, с. 8.

«Развитие внешнеэкономических и межрегиональных связей» планируется его оснащение новейшим технологическим оборудованием для экспорта древесины из Республики Тыва в Монголию и КНР. Экспортные поставки, несомненно, способны вывести экономику республики на новый уровень развития. Однако нежелательно, чтобы продукция лесного комплекса стала основным экспортным товаром, как, например, в Республике Бурятия (50% экспорта) и Забайкальском крае (95%)¹.

В целом регион Внутренней Азии продолжает приковывать внимание РФ и других держав, прежде всего как богатый источник сырья. Затянувшийся процесс активизации российско-монгольских отношений свидетельствует о наличии ряда глубинных проблем, непосред-

ственно затрагивающих как интересы ряда других стран, так и интересы определенной части федерального руководства РФ и бизнес-элиты. В этой связи приграничным регионам России и Монголии необходимо продолжить работу с федеральным центром для принятия действенных нормативно-правовых актов, регулирующих двусторонние взаимоотношения. Положительные тенденции в данном вопросе уже наблюдаются, и, возможно, в ближайшем будущем можно ожидать активизации сотрудничества приграничных сибирских регионов с Монголией.

Работа выполнена при финансовой поддержке проектов СО РАН № 17 «Монголия – Сибирь в ретроспективе веков» и РГНФ № 12-24-03002 «Маймачен. Прообразы свободных экономических зон в Российской империи: история, современность, перспективы».

¹ Базаров Б.В. Монгольский мир в современном азиатском пространстве // Вестник Бурятского научного центра СО РАН, 2011, № 1, с. 8.