

BONDARENKO Oksana Ivanovna, *Cand.Sci. (Soc.), Associate Professor; Lecturer at the College of Economics and Finance, Saratov Social and Economic Institute – branch of Plekhanov Russian University of Economics (24 Mezhdunarodnaya St, Saratov, Russia, 410052; oksana1136@yandex.ru)*

OL'KHOVA Larisa Anatol'evna, *Cand.Sci. (Econ.), Associate Professor of the Chair of Personnel Management and Psychology, Saratov Social and Economic Institute – branch of Plekhanov Russian University of Economics (89 Radisheva St, Saratov, Russia, 410003; 766627@mail.ru)*

PADALKA Ekaterina Alekseevna, *Senior Lecturer of the Chair of Personnel Management and Psychology, Saratov Social and Economic Institute – branch of Plekhanov Russian University of Economics (89 Radisheva St, Saratov, Russia, 410003; ekaterina.padalka@inbox.ru)*

METHODS OF RATIONING OF PUBLIC SERVICES: PROBLEMS OF APPLICATION

Abstract. Interest in the rationing of labor by public institutions is associated with the solution of a number of problems. The first one is to increase the efficiency of providing public services to the population; the second one is the development of time standards for the realization of public services; the third one is the determination of the number of personnel of a public institution. The result of their solving is the development of technical and rationing cards for the employees of the laboratory of a public institution.

Keywords: labor rationing, labor rationing techniques, state services, standard time norms, technical normalization cards

УДК 316.3

БАДАРАЕВ Дамдин Доржиевич – кандидат социологических наук, старший научный сотрудник Института монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН (670047, Россия, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6; damdin80@mail.ru)

ВАН Ирина Доржиевна – аспирант Института монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН (670047, Россия, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6; irdon@yandex.ru)

МОНГОЛЬСКИЙ КОРИДОР КАК РЕВИТАЛИЗАЦИЯ ВЕЛИКОГО ЧАЙНОГО ПУТИ: ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА РОССИИ, МОНГОЛИИ И КИТАЯ

Аннотация. Статья посвящена вопросам реализации программы экономического коридора «Россия – Монголия – Китай». Представлен краткий исторический экскурс по маршруту Великого чайного пути, отмечены возможности продвижения центрального транспортного коридора Монголии как основы интересов каждой из трех сторон.

Ключевые слова: Великий чайный путь, монгольский экономический коридор, региональное сотрудничество

Россию, Монголию и Китай на протяжении нескольких столетий связывают торгово-экономические, транспортно-логистические и социально-культурные связи. Великий чайный путь, являясь одним из самых известных кросс-континентальных маршрутов, соединял Китай, Монголию, Россию и европейские страны в XVIII–XIX вв. В XX в. по территории Монголии от ее северной границы с Россией до южной границы с Китаем была проложена ширококо-

лейная железнодорожная линия. В 2002–2003 гг. по решению Великого государственного хурала Монголии были основаны свободные экономические зоны – Алтанбулаг на севере и Замын-Ууд на юге.

В перспективе данная транспортная линия, которая соединяет Россию, Монголию и Китай, рассматривается в качестве центрального транспортного коридора в рамках реализации северного ответвления китайского проекта «Один пояс – один путь» (англ. *One Belt – One Road, OBOR*) под названием экономического коридора «Китай–Монголия–Россия». В связи с этим возникают возможности дальнейшего выхода на более широкое поле сотрудничества между тремя странами.

Официальные отношения между Россией и Китаем были установлены с подписанием в 1689 г. Нерчинского договора. В 1727 г. был подписан Буринский договор об установлении границы вблизи будущего города Кяхта, а в 1728 г. был ратифицирован Кяхтинский договор, определивший политические и торговые отношения между Россией и Китаем. На русско-китайской границе началось строительство города Троицкосавска, рядом с которым образовалась русская торговая слобода Кяхта и китайский торговый город Маймачен, что положило начало интенсивному торговому обмену, который продолжался почти 300 лет [Кяхта – Маймачен... 2014: 46]. Чайный путь стоял в одном ряду с нефритовым, шелковым, солевым, коричневым, оловянным и винным путями, а по объемам торгового оборота уступал лишь Шелковому пути. Периодом расцвета кяхтинской торговли считается XIX в. В 1854 г. в Кяхте насчитывалось 58 купеческих домов. Через Кяхту в Китай шли и иностранные товары – английские, французские, голландские и немецкие изделия. Обороты Кяхтинского торгового пункта достигли 16 млн руб. в год, а в некоторые периоды 60-х гг. XIX в. – до 30 млн. За 25 лет, с 1826 по 1850 г., через Кяхту было ввезено чая на сумму 167 млн руб., а пошлины с них составили 85 млн руб. [Необычайная Кяхта 2018: 59].

Путь чая в Россию начинался в г. Ханькоу (провинция Фучань, Южный Китай). От Ханькоу – водой по рекам и морскому заливу на джонках, а по сухопутью – на мулах до Калгана, более известного под названием Чжанцзякоу, который служил транзитным пунктом для переправки чая. От Калгана караваны с чаем шли через Гоби к Урге, оттуда к Маймачену и Кяхте, преодолевая 1 284 версты за 45 дней. Далее основным способом транспортировки товаров в европейскую часть России до строительства Сибирского тракта оставался водный транспорт. Из Кяхты товары доставляли до р. Селенги. По Селенге суда доходили до Верхнеудинска и через Байкал, Иркутск, Ангару и Енисей – до Енисейска. Из Енисейска по Маковскому волоку переходили в реки Кеть, Обь. В Томске товары «всеновали», и с началом новой навигации их отправляли в Тобольск и далее в Нижний Новгород, Москву и Петербург. Со второй половины XVIII в. мимо Байкала прошел Сибирский тракт, доставка грузов сократилась до 2–3 месяцев – через Иркутск, Нижнеудинск, Красноярск, Ачинск, Томск, Колывань, Каинск, Омск, Тобольск, Тюмень, Екатеринбург, Ирбит. В конце XVIII в. по старому караванному пути от Верхнеудинска до Кяхты был проложен Кяхтинский тракт. В начале 60-х гг. XIX в. вместе с прокладкой новой дороги Иркутск–Култук–Посольск окончательно сложился торговый маршрут, который получил название Кругобайкальского [Необычайная Кяхта 2018: 48-51].

Маршруты чайного пути способствовали установлению международных отношений и развитию социально-культурных связей. Конкуренция между маршрутами доставки чая и сопутствующих товаров, преимущественно со стороны Англии, а также завершение строительства Транссибирской железной дороги в 1903 г. положили конец караванной торговле. В 1908 г. кяхтинские купцы подали иркутскому генерал-губернатору заявление с просьбой о содей-

ствии на разрешение изысканий по постройке Кяхтинской железной дороги. Половину расходов по изысканиям купцы брали на себя и готовы были приступить к строительству железной дороги. Первая мировая война и революционные события перечеркнули все планы купечества.

Позднее была построена Улан-баторская железная дорога, которая планомерно связала Алтанбулаг и Замын-Ууд: Улан-Удэ – Наушки (1939) – Улан-Батор (1950) – Пекин (1956) [Необычайная Кяхта 2018: 158]. В этот период была заложена основа современного транспортного коридора через Монголию. По сути она повторила отрезок маршрута Великого чайного пути и имела стратегическое значение для каждой из трех сторон, соединяя разные точки соседствующих стран и обеспечивая доставку грузов и пассажиров. Таким образом, существующая транспортная логистика между регионами Китая, Монголии и России в целом является потенциальным вариантом ревитализации Великого чайного пути в рамках программы экономического коридора «Китай–Монголия–Россия».

На современном этапе актуализируются геополитические интересы соседствующих стран, что вызвано новым витком событий на международной арене. Выход на крупные рынки с целью реализации товаров и минерально-сырьевых ресурсов и энергоносителей способствует продвижению геополитических интересов трех стран.

Создание новых глобальных коммуникаций, связывающих КНР с одним из мировых центров торговли – европейским рынком, является одним из стержневых направлений китайской транспортной стратегии [Российско-китайский... 2016: 21]. Построение экономического коридора означает соединение китайской идеи экономического пояса Шелкового пути «Один пояс – один путь», монгольской идеи Степного пути и продвигаемой Россией идеи создания трансевразийского коридора. Китайская сторона весьма заинтересована в коридоре, идущем через Монголию. На сегодняшний день транспортно-грузовой поток в Сибирь и на Дальний Восток идет через Забайкальск. А если из Пекина доставлять грузы через Монголию, то расстояние сокращается на более чем 1 000 км. Экономический коридор «Россия–Монголия–Китай» выгоден всем сторонам, поскольку через территории своих соседей Монголия может выйти к морским портам, Россия – кратчайшим инфраструктурным узлом из Европы в Азию, а Китай – из Азии в Европу¹.

Программа создания экономического коридора «Китай–Монголия–Россия», подписанная главами государств летом 2016 г. в г. Ташкенте, призвана оживить взаимодействие трех стран. Ее цель – создать условия для реализации совместных проектов, направленных на увеличение торгового оборота, облегчение трансграничных перевозок, развитие инфраструктуры и повышение конкурентоспособности совместной продукции на мировом рынке. Программа предусматривает взаимодействие по следующим отраслевым направлениям: взаимосвязанное развитие транспортной инфраструктуры; улучшение работы пунктов пропуска, совершенствование таможенного контроля; активизация промышленно-инвестиционного и торгово-экономического сотрудничества; расширение гуманитарного обмена; укрепление сотрудничества в сфере окружающей среды и экологии; продвижение регионального и приграничного сотрудничества.

Программа рассчитана на 5 лет, по истечении этого срока она в зависимости от результатов может быть продлена по взаимному согласию сторон. Документ

¹ Китай предложил китайско-монголо-российский экономический коридор. 2015. – *Голос Монголии*. Доступ: <http://ru.vom.mn/d/8762> (проверено 12.03.2015).

содержит перечень из 32 проектов, основная часть которых предусматривает модернизацию уже имеющихся и строительство новых железнодорожных и автодорожных коридоров.

При развитии трехстороннего экономического коридора по направлению «север—юг» на транспортной линии оказываются ряд регионов Китая (АРВМ), Монголии и России (Республика Бурятия), имеющих общие исторические корни и единую этническую идентичность. В этой связи представляется возможным развитие данных регионов в экономическом и культурном плане через активную поддержку территориальных программ развития регионов, сопряженных с проектом экономического коридора трех стран. Обозначенные обширные территории богаты природными ресурсами, имеют хороший потенциал развития животноводства и растениеводства, а также международного туризма. Лечебные санатории и природные источники Байкальского региона нуждаются в экологическом проектировании по его защите и дальнейшему развитию цивилизованного туризма.

В конце 2017 г. лидерами России и Китая 2018–2019 гг. названы годами регионального сотрудничества. В рамках развития международного туризма и на фоне изменения курса валют активизировались туристические потоки между тремя странами. В большей степени российские приграничные регионы стали принимающими сторонами для китайских и монгольских туристов. Данный аспект в условиях глобализации стал важнейшим фактором и стимулом развития туризма в Байкальском регионе, возрождения национально-культурного и самобытного компонентов в сфере сохранения и развития обычаев и традиций монголоязычных этносов. В 2017 г. число въезжающих и выезжающих через российско-монгольскую границу составило 1041,5 тыс. чел., причем большая часть пассажиропотока в обе стороны пришлась на многосторонний пункт перехода границы Алтанбулак – 726,1 тыс. чел. Общее число перешедших монголо-китайскую границу в обоих направлениях составило 3 898,3 тыс. чел., что более чем в 3 раза превышает объемы пассажиропотока на российско-монгольской границе. Среди пограничных пунктов по данному показателю особо выделяется автомобильный и железнодорожный контрольно-пропускной пункт Замын-Ууд, на который приходится 57% от всего пассажиропотока, или 2 257,5 тыс. чел.¹

Республика Бурятия становится частью глобального транспортного маршрута «Китай—Монголия—Россия». В будущем китайские инвесторы планируют создать на территории Бурятии 2 крупных логистических центра: один – возле аэропорта «Байкал» (стоимость инвестиционного проекта – 8,5 млрд руб.), второй – возле МАПП «Кяхта» (1,2 млрд руб.). Наличие подобного рода логистического центра – это, как минимум, рабочие места, налоговые отчисления и т.д.²

18 августа 2016 г. был запущен экспериментальный автомобильный маршрут для доставки груза из Китая в Россию через территорию Монголии. Общая протяженность маршрута Тяньцзинь – Улан-Батор – Улан-Удэ составляет 2,2 тыс. км. По итогам автопробега в правительстве Бурятии был организован круглый стол, где были выявлены основные факторы, препятствующие ускоренному движению грузовиков: плата за пользование дорогами, прохождение таможенного осмотра и оформление, ширина дорог и качество их покрытия и др. Было

¹ Статистикийн мэдээллийн нэгдсэн сан [Единый фонд статистической информации]. – *Сайт Национального статистического комитета Монголии «1212.mn»*. 2018. Доступ: http://www.1212.mn/stat.aspx?LIST_ID=976_L18 (проверено 10.04.2018).

² Какие выгоды ожидают Бурятию от нового экономического коридора. 2016. Доступ: <http://www.infpol.ru/news/society/118330-kakie-vygody-ozhdayut-buryatiyu-ot-novogo-ekonomicheskogo-koridora/> (проверено 25.08.2016).

принято решение о создании рабочей группы, которая будет заниматься регламентированием автоперевозок в трех государствах.

За несколько лет проведено немало встреч лидеров трех стран. В этот дискуссионный процесс вовлечены представители самых разных областей, в т.ч. административные структуры, академические и образовательные учреждения и организации, а также специальные ассоциации. Особенно актуальна тема в Китае, где многие научные мероприятия проводятся под эгидой проекта *OBOR*.

В 2017 г. главы двух стран провели 5 встреч. В мае президент РФ В.В. Путин по приглашению присутствовал на форуме высокого уровня по международному сотрудничеству в рамках концепции «Один пояс — один путь». Он четко заявил, что Россия поддерживает проект «Один пояс — один путь» и готова принимать в нем активное участие, подав явный сигнал совместного продвижения Китаем и Россией строительства открытой мировой экономики. Председатель КНР Си Цзиньпин в июле совершил успешный визит в Россию. В ходе его визита главы двух стран подписали совместное заявление о дальнейшем углублении китайско-российских отношений всеобъемлющего стратегического взаимодействия и партнерства, утвердили план действий по реализации положений Договора о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между КНР и РФ на 2017–2020 гг. и разработали всесторонний план по развитию китайско-российских отношений. В рамках Восточного экономического форума во Владивостоке лидеры трех государств обмениваются мнениями и развивают сотрудничество.

В академических кругах проводятся мероприятия, направленные на концептуализацию китайской инициативы *OBOR*. Региональные академические и образовательные структуры принимают активное участие в научной составляющей программы.

- Сотрудники ИМБТ СО РАН, БНЦ СО РАН, БИП СО РАН, Бурятского государственного университета принимали участие во всех форумах: в 2015 г., г. Улан-Батор; в 2016 г., г. Хух-Хото; в 2017 г., г. Улан-Удэ, организованных Ассоциацией экспертных центров Китая, Монголии и России.

- С 2016 г. ИМБТ СО РАН является сопредседателем Ассоциации экспертных центров Китая, Монголии и России по вопросам экономических коридоров. Состав Ассоциации, согласно Уставу, предусматривает по 2 организации с каждой стороны, куда входят: Центр изучения проблем развития Внутренней Монголии (ЦИПР), г. Хух-Хото, АРВМ, КНР; Госсовет реформирования КНР, г. Пекин, КНР; Академия наук Монголии и Монгольский государственный университет, г. Улан-Батор, Монголия; Институт Дальнего Востока РАН, г. Москва, РФ; ИМБТ СО РАН, г. Улан-Удэ, Республика Бурятия, РФ. На 4-м форуме в г. Улан-Баторе запланировано увеличение числа организаций в составе Ассоциации экспертных центров Китая, Монголии и России с 6 до 9.

- ИМБТ СО РАН стал базовой организацией для проведения 18–22 сентября 2017 г. в г. Улан-Удэ форума экспертных центров «Экономический коридор Китая, Монголии и России: дорожная карта», в котором приняли участие 52 китайских эксперта, 26 монгольских и более 40 российских экспертов.

- 27 ноября 2017 г. прошел международный научный семинар по проблемам экономических коридоров при участии представителей образовательной, академической общественности Монголии и Бурятии, а также таможенных, пограничных служб Монголии, представителей свободной экономической зоны «Алтанбулаг».

- В 2018–2020 гг. реализуется интеграционный проект СО РАН «Монгольский коридор в условиях евразийского взаимодействия: история и современность», в состав исполнителей которого входят ИМБТ СО РАН, БИП СО РАН, ОРЭИ БНЦ СО РАН.

• 26–28 июня 2018 г. в рамках интеграционного проекта прошел научный семинар, в котором приняли участие эксперты из ЦИПРа АРВМ (г. Хух-Хото), Института географии и природных ресурсов Академии наук Китая (г. Пекин), Института международных отношений Академии наук Монголии, Института географии и геоэкологии Академии наук Монголии, Великого государственного хурала Монголии (г. Улан-Батор), а также коллеги из Иркутского научного центра СО РАН (г. Иркутск), Института природных ресурсов, экологии и криологии СО РАН (г. Чита).

Академические дискуссии на разных уровнях позволяют обозначить актуальные проблемы при реализации проекта экономического коридора «Китай–Монголия–Россия» и наметить направления дальнейшего сотрудничества. Вместе с тем масштабность проектов, уровень дифференциации экономического развития территорий и регионов, слабость транспортных и коммуникационных каналов проекта, существующие административные и таможенные барьеры ставят перед учеными и практиками задачи, решение которых еще предстоит найти на последующих встречах.

Таким образом, в настоящее время сложились благоприятные геополитические условия для выхода на новый уровень трехстороннего сотрудничества между Россией, Монголией и Китаем. Программа экономического коридора «Китай–Монголия–Россия» как ревитализация маршрута Великого чайного пути в перспективе может стать масштабным проектом, способным оказать положительное комплексное влияние на социально-экономическое положение территорий пролегания маршрута. Необходимы согласованные и адекватные механизмы преодоления организационных, таможенных и административных барьеров и дальнейшего достижения намеченных целей во благо не только развития приграничных территорий, но и сотрудничества трех стран в целом. В этом смысле у городов, находящихся на маршрутах экономических коридоров, есть возможности развития и возвращения былой славы Великого чайного пути.

Работа выполнена при поддержке Комплексной программы фундаментальных исследований СО РАН № П.1. (проект «Монгольский коридор в условиях евразийского взаимодействия: история и современность. Блок 1. Монгольский коридор в исторической ретроспективе», № АААА - А 18-118020990007-9).

Список литературы

Кяхта-Маймачен. Прообразы свободных экономических зон в Российской империи: история, современность, перспективы. 2014. Улан-Удэ: Изд-во БГСХА. 201 с.

Необычайная Кяхта (авт.-сост. Л.Б. Цыденова). 2018. Улан-Удэ: НоваПринт. 176 с.

Российско-китайский диалог: модель 2016: доклад № 25/2016. 2016. М.: НП РСМД. 68 с.

BADARAEV Damdin Dorzhievich, Cand.Sci. (Soc.), Senior Research Associate, Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian branch of RAS (6 Sah'janovoj St, Ulan-Ude, Republic of Buryatia, Russia, 670047; damdin80@mail.ru)

VAN Irina Dorzhievna, postgraduate student, Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian branch of RAS (6 Sah'janovoj St, Ulan-Ude, Republic of Buryatia, Russia, 670047, irdon@yandex.ru)

THE MONGOLIAN ECONOMIC CORRIDOR AS REVITALIZATION OF THE GREAT TEA ROAD: POSSIBILITIES OF THE DEVELOPMENT OF RUSSIA, MONGOLIA AND CHINA COOPERATION

Abstract. *The article is devoted to the implementation of the program of the Economic Corridor «Russia – Mongolia – China». It presents a short historical excursion along the route of the Great Tea Road. The authors show the possibilities of promoting the Mongolian Central Transport Corridor as the basis for the interests realization of each of the three sides.*

Keywords: *Great Tea Road, Mongolian economic corridor, regional cooperation*

ЛИВАНОВА Ирина Владимировна – кандидат политических наук, доцент Сибирского института международных отношений и регионоведения (630075, Россия, г. Новосибирск, ул. Народная, 14; iv-livanova17@mail.ru)

САЛАМОВ Руслан Рустемович – аспирант Сибирского института международных отношений и регионоведения (630075, Россия, г. Новосибирск, ул. Народная, 14; ruslan5215@mail.ru)

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ РОССИЙСКО- БРАЗИЛЬСКИЕ СВЯЗИ КАК СУБНАЦИОНАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ РОССИЙСКО-БРАЗИЛЬСКИХ ОТНОШЕНИЙ

Аннотация. *Данная статья посвящена изучению ключевых аспектов межрегиональных связей России и Бразилии как субнационального уровня российско-бразильских отношений. В этом контексте выявляются регионы России и Бразилии, наиболее активно участвующие в процессе субнациональных российско-бразильских отношений. Помимо этого изучается опыт осуществления межрегиональных связей России и Бразилии на примере международных связей отдельных регионов.*

Ключевые слова: *Россия, Бразилия, международные связи регионов, субнациональный уровень, официальные визиты, сотрудничество*

В настоящее время российско-бразильские политические отношения находятся на стадии активного развития и укрепления. Логичным продолжением межгосударственных отношений России и Бразилии является активное развитие межрегиональных российско-бразильских связей, которые на данный момент оформились в субнациональный уровень российско-бразильских отношений. Межрегиональные российско-бразильские связи не только задают новые векторы развития межгосударственных отношений России и Бразилии, но и в определенной мере позволяют им выйти на качественно новый уровень. Субнациональное измерение российско-бразильских отношений способствует достижению целого ряда различных целей — экономических, научно-технических