

**MAIN FEATURES OF THE EURASIAN DEVELOPMENT BANK'S
PROJECT ACTIVITIES IN THE REGIONS OF RUSSIA IN THE 2000-
2010S**

Annotation. Based on a database of 98 projects composed by the author, this article considers the dynamics and geography of projects, which the Eurasian Development Bank (EDB) realized in the regions of Russia.

Keywords: Eurasian Development Bank, Russia, project, region.

УДК 911.3:32

Рыгзынов Т. Ш., Батомункуев В. С.,
Гомбоев Б.О., Базаржапов Ц. Ж.

Байкальский институт природопользования СО РАН,
г. Улан-Удэ

**ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ АЗИАТСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ И
СОПРЕДЕЛЬНЫХ ТЕРРИТОРИЙ В УСЛОВИЯХ ФОРМИРОВАНИЯ
СОВРЕМЕННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ**

Аннотация. В статье рассматривается эффективность транспортной инфраструктуры и взаимодействие сопредельных регионов Азиатской части России, Монголии, Китая и Казахстана с точки зрения создания международных экономических коридоров Шелкового пути и трансевразийских транспортных коридоров. Определены состояние транспортной инфраструктуры и ее влияние на формирование схемы территориальной организации хозяйственного комплекса. На основе количественных данных оценена территориальная дифференциация, причины дифференциации и предпосылки для дальнейшего сотрудничества России, Китая, Монголии и Казахстана в сфере международной торговли и экономического взаимодействия.

Ключевые слова: международное сотрудничество, приграничные территории, транспортная инфраструктура, транспортный коридор.

В современном мире транспортная инфраструктура является важной экономической системой, обеспечивающей основные процессы жизнедеятельности общества и производства внутри стран и международное взаимодействие между странами [1, 2]. В условиях глобализации необходимость совершенствования транспортной инфраструктуры является важным условием соответствия мировым стандартам, интеграции в мировую эко-

номическую систему и экономического благополучия [3]. В связи с этим совершенствование транспортной инфраструктуры и активное включение в новые анонсированные международные транспортные коридоры по маршрутам Шелкового и Чайного пути являются одними из приоритетных задач в рабочей повестке международного взаимодействия между Россией, Китаем и Монголией [4].

Объекты транспортной инфраструктуры Азиатской части России, Монголии, Китая и Казахстана, являются крупными звеньями территориально-хозяйственной структуры, играют важную роль в международном транспортном взаимодействии.

В проведенном исследовании транспортной инфраструктуры с характерными для данных объектов показателями обеспеченности и доступности, исследованы показатели продуктивности ее функционирования для более углубленного исследования степени взаимного влияния инфраструктуры и экономики региона. В соответствии с определенными и выбранными базовыми и производными индикаторами проведена оценка современного состояния и эффективности транспортной инфраструктуры Азиатской части России, Китая, Монголии и Казахстана.

Эффективность деятельности транспортной инфраструктуры оценивалась через три основных индикатора, отражающих производственную, социальную и коммуникационную роль объектов инфраструктуры [5]. Данные индикаторы рассчитаны на основе исходных данных о населении региона, плотности и производительности объектов транспортной инфраструктуры. Предлагаемый к рассмотрению методический инструментарий комплексной оценки развития транспортной инфраструктуры построен на использовании социально-экономического подхода и отличается от отраслевого тем, что учитывает связи между развитием транспортной инфраструктуры и развитием всех производительных сил и социальной сферы региона.

Анализ продуктивности функционирования транспортной инфраструктуры основан на показателях развития, условно разделенных на три основные группы:

1. Грузовая масса региона — показатель развития транспортной инфраструктуры с точки зрения пространственного размещения производительных сил («производственная» составляющая);
2. Транспортная мобильность населения — показатель развития транспортной инфраструктуры с точки зрения социальной направленности («социальная» составляющая);
3. Уровень развития межрегионального сотрудничества — обобщающий показатель транспортной обеспеченности и доступности региона («общерегиональная» составляющая).

На основе расчета обобщенного показателя, характеризующего обеспеченность объектами транспортной инфраструктуры и эффективности транспортной инфраструктуры получена интегральная оценка эффективности транспортной инфраструктуры рассматриваемого региона (рис. 1), которая отражает обеспеченность региона транспортной инфраструктурой и ее эффективность.

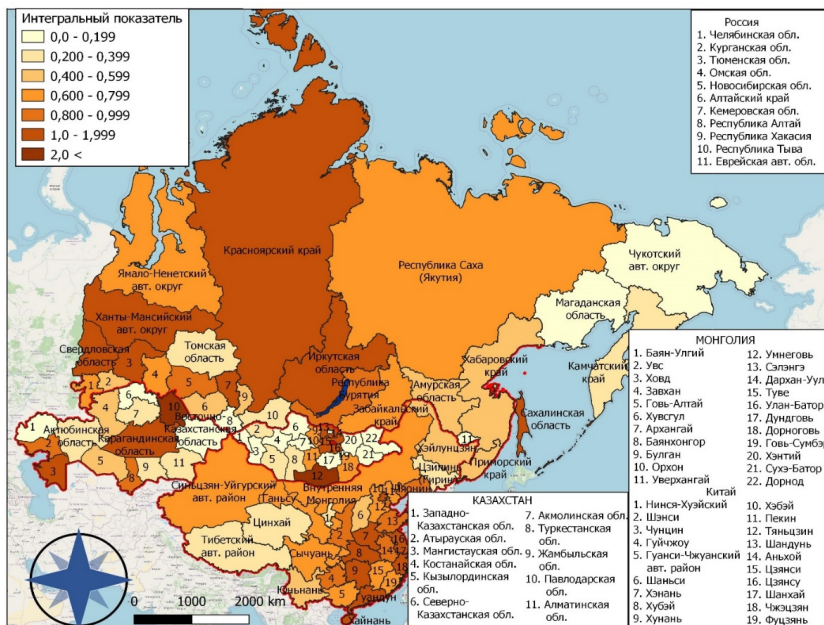


Рис. 1. Интегральный показатель эффективности транспортной инфраструктуры Азиатской части России, Китая, Монголии, Казахстана

Самые низкие уровни единого показателя эффективности транспортной инфраструктуры характерны для северо-востока Азиатской России, а также для приграничных регионов всех исследуемых стран. Эти территории традиционно отличаются слаборазвитой транспортной инфраструктурой, неравномерной плотностью застройки и сложными природно-климатическими условиями [6].

Для Азиатской России, Казахстана и Монголии наиболее высокие уровни унифицированного показателя характерны для регионов, расположенных вдоль основных транспортных путей, и для регионов с развитой

горнодобывающей промышленностью. Это связано с сильной неравномерностью социально-экономического развития территорий вследствие затяжного системного кризиса после распада СССР. Практически на всей территории бывшего СССР и Монголии (страны-сателлита) произошел спад производства, последствия которого до сих пор не преодолены. Экономический кризис привел к разрушению производственных цепочек, изменению традиционных рынков сбыта и операционных затрат.

В то же время некоторые регионы утратили большую часть своего промышленного потенциала и прежних функций, что сказалось на социально-экономическом положении и эффективности инфраструктуры в этих регионах [7]. Восстановительная динамика показателей в течение десятилетия 2000-2010 гг. во многом была обусловлена развитием промышленного производства, в основном сырьевого сектора. Перераспределение производства привело к росту промышленности в одних регионах и спаду в других, усугубив территориальные диспропорции. Благоприятная конъюнктура на мировых товарных рынках способствовала росту экономики регионов, ориентированных на экспорт полезных ископаемых и перераспределение социально-экономического потенциала между регионами [8]. Этот процесс, несомненно, повлиял на работу транспортной инфраструктуры.

Таким образом, крупнейшие промышленно-экономические центры развивались вдоль основных транспортных коридоров прежде всего за счет накопленного потенциала эквивалентного грузооборота и экспортного потенциала.

Показатели, рассчитанные по описанной выше методике, хорошо отражают процессы развития инфраструктуры. Используя эти данные, мы охарактеризовали функциональную и структурную динамику развития транспорта, причины изменений и оценили социально-экономические эффекты.

Оптимизация транзитного потенциала крупнейших транспортных маршрутов необходима в свете сильной конкуренции в сфере экспортных перевозок в России. Среди возможных направлений: увеличение грузо- и пассажиропотока, увеличение пропускной способности таможенного оформления, развитие сети подъездных путей, развитие приграничного сотрудничества, увеличение пропускной способности транспортной инфраструктуры. Кратчайшая железнодорожная линия между Европой и Пекином может появиться в результате реализации Россией, Монголией и Китаем проекта «Степной путь».

Стимулирование грузопотока по Северному морскому пути, а также рост контейнерных перевозок из Китая в Европу через китайско-казахстанскую границу может привести к снижению рентабельности Транссиба и БАМ.

С учетом этого в числе основных экономических приоритетов российской экспортной политики должна быть, прежде всего, коренная модернизация (электрификация и прокладка второго пути по российским стандартам) железной дороги Улан-Удэ — Улан-Батор — Замын-Ууд — самый короткий путь между Европой и Пекином; а также увеличение грузопотока через таможенные посты Забайкальск и Наушки.

Таким образом, Россия еще может минимизировать риски «реализации проектов международных транспортных коридоров в странах ближнего зарубежья, снижающих привлекательность транзитного потенциала Российской Федерации», которые из категории риска постепенно переходят в реальную угрозу для страны. экономическое развитие [9].

Реализация проектов прямого транспортного сообщения между Россией и Китаем через территорию Монголии (а также возможное строительство газопровода) позволит обеспечить все регионы необходимыми энергетическими и инфраструктурными условиями для освоения сырьевой базы и роста промышленного производства. Активное участие Китая в различных инфраструктурных проектах в Монголии указывает на растущую конкуренцию в регионе. Для России это могло бы стать фактором наращивания промышленного и экспортного потенциала, активного использования международных логистических коридоров, усиления транзитных возможностей и приграничного сотрудничества между Россией и Монголией.

Некоторые предлагаемые маршруты экономических коридоров инициативы «Один пояс, один путь», включая проекты Экономической зоны Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века, совпадают с российско-монгольской трансграничной зоной, что создает условия для дальнейшего укрепления трехстороннего сотрудничества между Китаем и Монголией и Россией [10].

На этом фоне ожидаемый кратный рост торгово-экономических связей и партнерского взаимодействия может привести к существенному повышению экономической и геополитической роли приграничных территорий трех стран. Реализация таких масштабных проектов может привести к смягчению существующих этнокультурных, социально-экономических и экологических проблем.

В этой связи сотрудничество между странами в сферах военной и пограничной безопасности, охраны окружающей среды и борьбы с чрезвычайными ситуациями представляется крайне важным. В частности, приоритетными являются следующие задачи: борьба с международным терроризмом и организованной преступностью (организованные группы угона скота, контрабанда), управление чрезвычайными ситуациями (лесные пожары, степные пожары, трансграничный перенос загрязняющих веществ,

наводнения, эпидемии, эпизоотии), экологический мониторинг, рациональное использование водных и других ресурсов, организация коридоров сезонной миграции животных. В то же время рост внутривосточной транспортной инфраструктуры должен способствовать снижению межрегиональной асимметрии экономического развития.

Согласно полученным результатам, регионы, характеризующиеся высокими значениями, не демонстрируют, однако, и высокого экспортного потенциала. Другими словами, эти регионы являются транзитными для перевозимых грузов. В этих условиях значительное повышение эффективности российской экономики при сокращении экспорта сырья возможно за счет увеличения производства глубоко переработанной и высокотехнологичной продукции.

Текущая ориентация на увеличение грузооборота и расширение транспортной сети без существенных изменений в экспортной политике резко снижает эффективность всего транспортно-логистического комплекса. Для обеспечения эффективности экономических процессов основные меры должны быть направлены на снижение влияния сложных природно-климатических условий, диверсификацию производства и уход от сложившейся сырьевой модели хозяйства.

Работа выполнена в рамках бюджетного проекта БИП СО РАН № 122021800169-0

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Кондратьев В. Б. Инфраструктура как фактор экономического роста / В. Б. Кондратьев // Российское предпринимательство. 2010. № 11-2. С. 29-37.
2. Каючкин Н. П. Географические основы транспортного освоения территории / Н. П. Каючкин; Рос. акад. наук. Сиб. отд-ние. Ин-т географии. Новосибирск: Наука, 2003. ISBN 5-02-031897-3.
3. Бакланов П. Я. Трансграничные территории: проблемы устойчивого природопользования / П. Я. Бакланов; Российская академия наук, Дальневосточное отделение, Тихоокеанский институт географии. Владивосток: Дальнаука, 2008. 215 с. ISBN 978-5-8044-0955-6.
4. Асаул М. А. Международные транспортные коридоры Евразии и Экономический пояс Шелкового пути / М. А. Асаул, И. Г. Малыгин, А. Е. Мохов // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2019. № 4(30). С. 33-40.
5. Кудрявцев А. М. Методика комплексной оценки эффективности функционирования транспортной инфраструктуры региона / А. М. Кудрявцев, Л. Н. Руднева // Российское предпринимательство. 2014. № 8(254). С. 109-121.
6. Безруков Л. А. Суровость климата и эффективность экономики Сибири: мифы и реальность / Л. А. Безруков // География и природные ресурсы. 2012. № 3. С. 5-12.

7. Социально-экономическая география: понятия и термины: Словарь-справочник / А. А. Агирречу, А. Ю. Александрова, А. И. Алексеев [и др.]; Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова, Географический факультет. Смоленск: Ойкумена, 2013. 328 с. ISBN 978-5-93520-083-X.

8. Батжаргал Д. Современное состояние минерально-сырьевой базы Монголии / Д. Батжаргал, Б. Дашбал // Молодой ученый. 2012. № 3. С. 122-127.

9. Российские транспортные мегапроекты в новых геополитических ситуациях / А. К. Тулохонов, Е. Ж. Гармаев, В. С. Батомункуев [и др.] // Вестник Бурятского научного центра Сибирского отделения Российской академии наук. 2018. № 2(30). С. 37-45. DOI 10.31554/2222-9175-2018-30-37-45.

10. Yang Y., Dong S., Boldanov T., Li F., Cheng H., Liu Q., Li Y., Li Z. Construction of the Primorsky No. 1 and No. 2 International Transport Corridors: Risk Evaluation and Mitigation Policies. Sustainability 2021, 13, 2120. <https://doi.org/10.3390/su13042120>

**Tumun Sh. Rygzynov, Valentin S. Batomunkuev,
Bair O. Gomboev, Tsogto Zh. Bazarzhapov**

Baikal Institute of Nature Management Siberian branch of the Russian Academy of sciences, Ulan-Ude

EVALUATION OF THE EFFICIENCY OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE ASIAN PART OF RUSSIA AND ADJACENT TERRITORIES IN THE CONDITIONS OF THE FORMATION OF MODERN TRANSPORT CORRIDORS

Annotation. *The article discusses the efficiency of transport infrastructure and cooperation of neighboring regions located in Asian Russia, Mongolia and China in the context of creating new international economic corridors of the Silk Road. The selected methodological tools allow to study the state of transport infrastructure and its impact on the scheme of territorial organization of the economy. On the basis of quantitative data, we characterized the territorial differentiation, its causes and prerequisites for further cooperation. The article aims to highlight the possible ways of strengthening cooperation in the field of transport infrastructure and cross-border interaction.*

Keywords: *international cooperation, border area transport infrastructure, transport corridor.*
