

УДК 911.3:32

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО КОРИДОРА

© **Андреев Александр Борисович**

кандидат географических наук, ведущий инженер,  
Байкальский институт природопользования СО РАН  
670031, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6  
E-mail: true2008@yandex.ru

Рассматривается потенциал развития евразийского экономического коридора Китай — Монголия — Россия. Предлагаются основные направления совершенствования транспортно-логистической системы Бурятии. Предлагается оценить потенциал развития экономического коридора провести с помощью комплексной оценки геоэкономического потенциала приграничных территорий указанных стран.

**Ключевые слова:** экономический коридор, транспортно-логистический центр, Китай, Монголия, Россия, приграничные территории.

Намерение российского руководства поменять вектор экономического развития на восток совпадает со стратегическими устремлениями Китая по «Новому Шелковому пути», а также устремлениями партнёров РФ по Евразийскому союзу.

Оставаясь основным экономическим партнёром всех стран в регионе, Китай наращивает присутствие и в российской экономике — его доля во внешнеторговом обороте России составляет 14%. В 2016 г. товарооборот между Россией и Китаем вырос на 4%, до \$66 млрд., в первом квартале 2017 г. — на 29,3% (\$18,5 млрд.). Основой товарооборота остаются нефть и газ. По итогам прошлого года Россия вышла на первое место по объемам экспорта нефти в Китай (52,5 млн. тонн), опередив Саудовскую Аравию. С позиций КНР в рамках сопряжения ЕАЭС и Шелкового пути наиболее актуальны проекты высокой и средней рентабельности.

Главным локомотивом углубления двусторонних связей может стать строительство экономических коридоров по оси Китай — Европа. Экономический эффект роста грузоперевозок по трансевразийскому коридору мультиплицирует текущие выгоды сотрудничества. Вследствие благоприятного геостратегического положения Россия способна притянуть к себе большинство международных потоков Евразии.

Строительство коридоров в поясе Шёлкового пути сопряжено для России с реализацией комплекса стратегий развития, прежде всего транспортной и логистической. Развитие транспортных коридоров повысит связанность внутренних регионов России, увеличит интеграцию между странами. Главный смысл в рамках указанных стратегий приобретает региональный контекст с изменением геополитической роли и экономического веса восточных регионов России. Евразийский коридор имеет особое значение для экономической интеграции Центральной и Северо-Восточной Азии и дальнейшего развития транспортных сетей востока России.

Геополитическая повестка текущей ситуации в Центральной Азии выделяет Байкальский макрорегион в качестве стратегического, в котором необходимо выстраивание центров притяжения материальных, людских, финансовых, информационных потоков.

Выгоды Бурятии — республика находится в центральной части Байкальского региона, граничит с Монголией и выходит через неё на логистические центры внутреннего Китая и международные морские порты АТР; — ещё более возрастают благодаря транспортным линиям транссибирской магистрали и международного транспортного коридора «Запад — Восток», Байкало-Амурской магистрали, а также возможностям сообщения по северному морскому пути и трансарктическим воздушным маршрутам.

Создание экономического коридора в Байкальском регионе со слабо развитой сетью путей сообщения и неразвитой транспортно-логистической инфраструктурой, будет произведено последовательными шагами: модернизацией существующих путей сообщения, реализацией строительства транспортной инфраструктуры, а затем и интегрированных логистических комплексов. Формирование Байкальской транспортно-логистической системы мы предлагаем провести на основе сети региональных транспортно-логистических центров и мультимодальном узле федерального уровня в г. Улан-Удэ. Федеральный логистический центр в г. Улан-Удэ и действия по интегрированию транспортно-логистической системы республики будет способствовать реализации амбициозных планов достижения Бурятией транспортно-коммуникационного и рекреационного комплекса мирового масштаба.

Строительство крупного мультимодального транспортно-логистического центра в Улан-Удэ повлечёт за собой расширение производственной базы всех стран коридора, реализацию крупных международных проектов, развитие совместных предприятий.

Экономический коридор Китай-Монголия-Россия, проходящий по Байкальскому региону, увеличит трансконтинентальный транзит грузов, торговый оборот, создаст условия для развития инвестиционного сотрудничества и региональной экономической интеграции. Согласно Программе создания экономического коридора [1] новые формы и механизмы трансграничного взаимодействия объединят существующую и новую инфраструктуру, ресурсные и производственные проекты. Данный коридор помимо иных трансконтинентальных линий нацелен на комплексное освоение крупнейших месторождений минеральных ресурсов и развитие процессов региональной интеграции.

С развитием транспортной инфраструктуры появляется основа для реализации крупных ресурсных проектов и расширения экономического партнёрства. Комплексную оценку потенциала развития экономического коридора мы предлагаем провести на основе анализа направлений взаимовыгодного сотрудничества и оценки геоэкономического потенциала приграничных территорий сопредельных государств.

Расчет геоэкономического потенциала позволяет количественно оценить потенциал развития экономического коридора, скорректировать влияние границы, транспортного и трансграничного факторов взаимодействия. Совокупную оценку геоэкономического потенциала приграничных регионов необходимо проводить с

учётом развития транспортной инфраструктуры, положительных и отрицательных сторон трансграничного воздействия. Составные показатели каждого из потенциалов (природно-ресурсного, экономического, демографического), транспортного и трансграничного факторов (характеризующих позитивные и негативные явления приграничного положения) следует перевести из абсолютных единиц в относительные. Для построения прогноза экономических процессов трансграничных регионов, а также развития экономического коридора и его воздействия на различные сферы Байкальского региона необходимо применение экономико-математического аппарата, в частности адаптивных методов.

По результатам комплексной оценки субъектов Байкальского региона, стоит отметить, что имеющийся у российской подсистемы средний ресурсный потенциал, полученный благодаря достаточно высокому природно-ресурсному, но низкому значению экономического и демографического потенциалов значительно уменьшается из-за неразвитости транспортной инфраструктуры и слабого трансграничного фактора. В Байкальском регионе необходимо создать инфраструктурные и институциональные основы для успешного и конкурентного сотрудничества с сопредельными территориями.

Республика Бурятия с богатым природно-ресурсным потенциалом и удачным геоэкономическим положением в национальной и международной транспортных системах обладает хорошими шансами выйти из кризисного состояния, развить конкурентоспособность экономики, повысив её инновационность.

#### **Литература**

1. Программа создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия. URL: <http://news.mongolnow.com/assets/rus-ch-mn.pdf> (дата обращения: 31.03.2017).

#### **PROSPECTS FOR DEVELOPMENT OF THE EURASIAN ECONOMIC CORRIDOR**

*Alexander B. Andreev*

phD, leading engineer, the Baikal institute of nature management SB RAS  
6 Sakhyanova St., Ulan-Ude 670031, Russia  
E-mail: true2008@yandex.ru

The potential of development of the Eurasian economic corridor China — Mongolia — Russia is considered. The main directions of improving the transport and logistics system of Buryatia are proposed. It is proposed to assess the development potential of the economic corridor through a comprehensive assessment of the geoeconomic potential of the frontier territories.

*Keywords:* economic corridor, transport and logistics center, China, Mongolia, Russia, frontier territories.

#### *References*

1. The program for the creation of the economic corridor China-Mongolia-Russia. URL: <http://news.mongolnow.com/assets/rus-ch-mn.pdf> (дата обращения: 31.03.2017)