

Потенциал экономики приграничного региона в контексте реализации комплексного проекта по развитию транспортной инфраструктуры

Х.Б. Бадарчи, Ш.Ч. Соян✉, А.Ч. Кылдыдай

Тувинский институт комплексного освоения природных ресурсов СО РАН, г. Кызыл, Российская Федерация
✉ Soy77@mail.ru

Резюме: Исследован потенциал экономического развития приграничного региона России – Республики Тыва. На юге и юго-востоке Тувы проходит внешняя граница РФ с Монголией, с которой издавна поддерживаются добрососедские, дружественные взаимоотношения, развиваются торгово-экономические связи. Вовлечение в межгосударственный обмен новых направлений по взаимодействию, нацеленных на более интенсивное развитие внешнеэкономической деятельности, обусловливается такими факторами, как обеспечение транспортной доступности, в том числе дорожной инфраструктуры обеих сторон – Тувы (РФ) и Монголии. В результате проведенного исследования обоснована необходимость системных мер в экономике региона, которые могли бы повлиять на ее структурно-объемные характеристики. Сделан вывод, что в настоящее время успешность реализации экспортного потенциала субъектов малого и среднего бизнеса в Республике Тыва зависит от реализации инфраструктурного проекта многостороннего автомобильного пропускного пункта Хандагайты, который должен повлечь за собой значительные изменения в объемно-структурных характеристиках в целом экономики региона.

Ключевые слова: приграничный регион, потенциал, транспортная инфраструктура, экспорт продукции, Республика Тыва

Благодарности: Статья подготовлена по плану НИР ТувИКОПР СО РАН, Проект «Оценка территориальной организации и рисков развития приграничного региона на основе геоинформационного и математического моделирования опасных природных процессов, экстремальных явлений и социально-экономических изменений» №121031300230-2.

Для цитирования: Бадарчи Х.Б., Соян Ш.Ч., Кылдыдай А.Ч. Потенциал экономики приграничного региона в контексте реализации комплексного проекта по развитию транспортной инфраструктуры. *Горная промышленность*. 2023;(2): 52–55. <https://doi.org/10.30686/1609-9192-2023-2-52-55>

Economic potential of a border region in connection with the implementation of an integrated transport infrastructure project

X.B. Badarchi, Sh.Ch. Soyann✉, A.Ch. Kylgyday

Tuvinian Institute for Exploration of Natural Resources of Siberian Branch of RAS, Kyzyl, Russian Federation
✉ Soy77@mail.ru

Abstract: The paper studies the potential for economic development of Russia's border region, the Tyva Republic. In the south and south-east parts of Tuva border with Mongolia, the country that the Russian Federation has long maintained good neighbour and friendly relations as well as developed trade and economic ties with. New areas of interaction aimed at more intensive development of foreign economic activity are involved in interstate exchange due to such factors as ensuring transport accessibility, including the road infrastructure of both sides of the border, i.e. in Tuva (the Russian Federation) and Mongolia. As the result of this study, the need for systemic measures in the region's economy, which could affect its structural and volume characteristics, is justified. A conclusion is made that successful implementation of the export potential of small and medium-sized businesses in the Republic of Tuva currently depends on execution of the infrastructural project to create the Khandagayty multilateral road crossing point, which should result in significant changes in the volume and structural characteristics of the region's economy as a whole.

Keywords: border region, potential, transport infrastructure, export of products, Republic of Tuva

Acknowledgments: The research was carried out according to the plan for research work of TuvIENR SB RAS, project "Assessment of the territorial organization and development risks of the border region based on geoinformation and mathematical modeling of dangerous natural processes, extreme events and socio-economic changes" No.121031300230-2.

For citation: Badarchi X.B., Soyana Sh.Ch., Kылгыday A.Ch. Economic potential of a border region in connection with the implementation of an integrated transport infrastructure project. *Russian Mining Industry*. 2023;(2):52–55. <https://doi.org/10.30686/1609-9192-2023-2-52-55>

Введение

К мысли о важности именно экспорта товаров и услуг из страны, поддержания положительного сальдо внешнеторгового баланса пришли еще представители школы меркантилизма в XVII–XVIII вв. в Британской империи [1–5]. Множественные примеры развития стран Азии, перешедших от малоэффективной стратегии импортозамещения, ориентированной на ограниченные по объему внутренние рынки, к экспорту продукции с высокой добавленной стоимостью, свидетельствуют об актуальности данной политики и сегодня. С этим связано стремление экспортирующих продукцию территорий поставлять прежде всего товары с высокой долей человеческого труда в стоимости, причем интеллектуальной составляющей. Это очевидно, так как развитие в полном смысле этого слова предполагает именно реализацию человеческого потенциала. Вместе с тем традиционно более $\frac{3}{4}$ объема экспорта в нашей стране с оставляет сырье, главным образом продукция добычи¹.

Остается актуальным вопрос о цели поддержки малого и среднего бизнеса в экспорте своей продукции. Однозначно, что малый и средний бизнес не вносят значительного вклада в динамику экспорта в целом по экономике. Скорее, экспорт мог бы стать мощным инструментом развития малого бизнеса. Особенностью экспорта в нашей стране является то, что в подавляющем большинстве это деятельность крупных компаний. Доля малого и среднего предприятия даже в несырьевом секторе экспорта согласно данным Росстата за 2021 г. – 27,2%. Анализ взаимосвязи между показателями экспорта на душу населения в долларах и количества микро-, малых и средних предприятий, а также индивидуальных предпринимателей в пересчете показателем на 10 тыс. человек по 82 регионам России (без автономных округов) показывает положительную, но очень неустойчивую связь на уровне коэффициента корреляции 0,25–0,3.

Результаты исследования

При рассмотрении вопроса реализации экспортного потенциала субъектов малого и среднего предпринимательства Республики Тыва по линии не только «экспортных» компетенций, но и в целом производственных возможностей малых компаний, мы пришли к выводу о необходимости системных мер, которые могли бы повлиять на структурно-объемные характеристики экономики региона. Это прежде всего вопрос транспортной доступности, причем не для целей вывоза продукции, а прежде всего завоза компонентов для конечной продукции. Сам по себе фактор приграничного территориального рас-

положения субъекта не дает преимуществ в реализации экспортного потенциала экономики региона. Практически все, за редкими исключениями, регионы с уровнем показателя «подушевого» экспорта ниже среднего являются глубоко континентальными и расположены вдоль Монгольской, Казахстанской, Кавказской и Украина-Белорусской зон приграничья. Лидеры по объемам экспорта в расчете на душу населения расположены вдоль Китайской и Европейской зон приграничья. Поэтому можно сделать вывод о том, что уровень развития стран-соседей является одним из ключевых факторов в реализации экспортного потенциала региона как в аспекте потенциальных рынков сбыта, так и импорта компонентов. Единственным направлением ликвидации фактора «суперконтинентальности» для нашего региона является выход на трансконтинентальный транспортный хаб между Китаем и Европой – Урумчи. Относительно г. Кызыла г. Урумчи располагается на сопоставимом расстоянии, таком же, как и до крупнейшего внутреннего хаба – Новосибирска – 1600–1700 км.

Сопредельные регионы России, Монголии и Китая являются территорией, через которую проходят основные сухопутные транспортные магистрали, соединяющие Восточную Азию с Европой [6]. Строительство экономического коридора Китай–Монголия–Россия позволит использовать данным регионам преимущества от своего транзитного положения [7].

Вопрос организации сквозного транспортного коридора является заботой региональной инфраструктурной организации – Агентства по внешнеэкономическим связям Республики Тыва. Ключевым направлением работы агентства является завершение реконструкции автомобильного пункта пропуска Хандагайты – Боршоо на границе с Монголией. Правительство Республики Тыва с 2013 г. провело большую работу по приданию данному пункту статуса многостороннего с возможностью организации товаропотока не только с соседней Монголией, но и транзитным путем с Китаем. В настоящее время статуса многостороннего во взаимодействии с федеральными ведомствами удалось достигнуть, вместе с тем предстоит прикладная работа по обустройству таможенной инфраструктуры и приграничного сервиса для субъектов внешнеэкономической деятельности. В комплексе планируемых работ – создание особой экономической зоны в приграничном Овюрском районе Республики Тыва.

По данным таможенных органов за 2021 г. из Республики Тыва экспортировано продукции на сумму в 140 млн долл., из которых 94%, или 132 млн долл. США составила продукция по категории «Руды, шлак и зола». Направление экспорта – Китай напрямую или через Казахстан. Нелегко догадаться, что это главным образом продукция крупных горнодобывающих предприятий. Объем экспорта в соседнюю Монголию составил 758 тыс. долл. США, или

¹ Товарная структура экспорта Российской Федерации. ФТС России. Официальный сайт Федеральной таможенной службы. Режим доступа: https://rosstat.gov.ru/statistics/vneshnyaya_torgovlya (дата обращения: 07.03.2023).

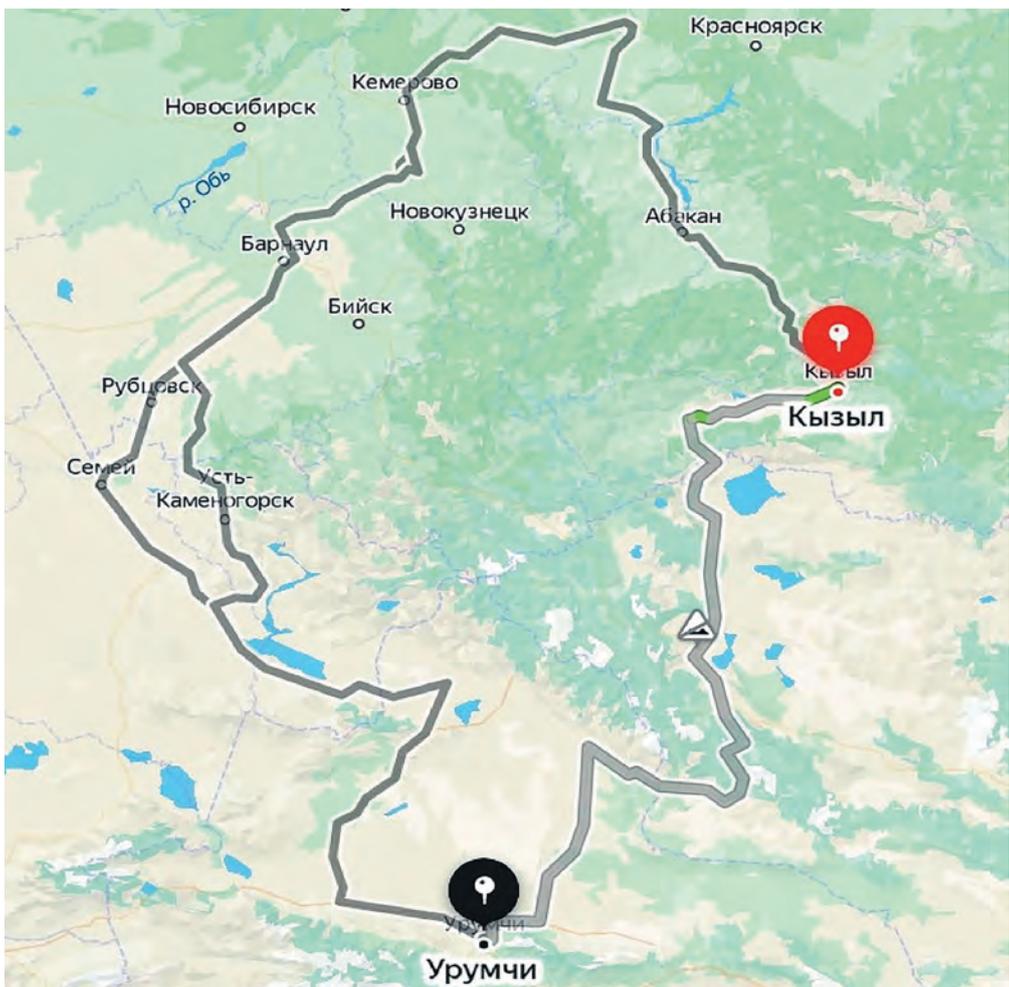


Рис. 1
Маршруты автомобильной транспортировки груза в г. Урумчи через Казахстан и Монголию

Fig. 1
Routes of automobile cargo transportation to Urumqi via Kazakhstan and Mongolia

половину от всего объема. При этом экспорт в Казахстан составил 90,5 млн долл. США, или 64,6% от всего объема экспорта².

Учитывая, что таким путем было вывезено около 60 тыс. т груза (средняя стоимость условной тонны груза составляет 1,5 тыс. долл. США), по объемно-стоимостным характеристикам этот груз сопоставим с продуктами питания, для которого довольно ощутимо транспортное плечо в аспекте значительной составляющей в структуре себестоимости. Собственно, из этого можно сделать вывод о целесообразности открытия транспортного коридора в Китай через Монголию. Для удобства сопоставления сравним маршруты автомобильной транспортировки груза в главные ворота Западного Китая – г. Урумчи – через Казахстан и Монголию: 3400 км против 1700 км, 45 ч против 31 ч в пути (рис. 1).

Очевидно, что на текущем этапе внешнеполитических отношений нашей страны со странами-партнерами восточный курс будет преобладать. Данный фактор усиливает необходимость создания диверсифицирующих каналов вдоль Транссибирской магистрали в Китай, одним из которых может стать автодорога до г. Урумчи через Монголию. На территории Республики Тыва вдоль государ-

ственной границы в разные времена существовало до 12 автомобильных пунктов пропуска (Аспайты, Кызыл-Хая, Мугур-Аксы, Сарыг-Холь (Давст), Сарыг-Холь (Тэс), Тайрисин-Аршан, Торгалы, Уш-Белдир, Хандагайты (Боршо), Хандагайты (Тэли), Цаган-Тологой, Шара-Сур), из них на сегодня действующие только три: двусторонние автомобильные пункты пропуска (ДАПП) Цаган-Тологой, Шара-Сур и Хандагайты, последний из которых в настоящее время реконструируется в многосторонний пункт пропуска³. Это свидетельствует о значительном потенциале внешнеэкономической деятельности с соседней Монголией. Допандемийная динамика перемещения лиц через ДАПП Хандагайты была одной из самых высоких в Сибири: 2017–2018 гг. – 29%, 2018–2019 гг. – 16%. И это без многостороннего статуса. До пандемии через ДАПП Хандагайты проходило до 28 тыс. транспортных средств и до 106 тыс. лиц в год. В 2021 г. государственную границу через пункт пересекли 3,5 тыс. человек, в 2022 г. пассажиропоток значительно возрос и составил 92,1 тыс. человек⁴. По завершении работ по реконструкции пропускная способность ДАПП Хандагайты увеличится в среднем в 2–3 раза от существующей.

³ Мероприятия по реконструкции АПП «Хандагайты – Боршоо» проводятся в рамках федеральной целевой программы «Государственная граница Российской Федерации» (2012–2024 гг.).

⁴ Пункт пропуска через госграницу «Хандагайты – Боршоо» станет многосторонним к концу 2023 года. Режим доступа: https://rtyva.ru/press_center/news/economy/51160/ (дата обращения 20.03.2023).

² Таможенная статистика внешней торговли России. ФТС России. Официальный сайт Федеральной таможенной службы. Режим доступа: <http://stat.customs.gov.ru/analysis> (дата обращения: 17.03.2022).

Заключение

Таким образом, в настоящее время успешность реализации экспортного потенциала субъектов малого и среднего бизнеса в Республике Тыва зависит прежде всего от реализации инфраструктурного проекта многостороннего автомобильного пропускного пункта Хандагайты, который, в свою очередь, должен повлечь за собой значительные изменения в объемно-структурных характеристиках в целом экономики региона. Это, в свою очередь, окажет значительное влияние на местный региональный малый

и средний бизнес, включая экспортно-ориентированный. Деятельность регионального Центра поддержки экспорта Республики Тыва в данном случае будет носить, скорее всего, вспомогательный характер. В этом случае активизируется деятельность и Торгово-промышленной палаты Республики Тыва, в частности, по выдаче сертификатов страны происхождения товара в целях внешнеэкономической деятельности. В настоящее время данные услуги в более или менее систематическом виде предоставляются Хакасской торгово-промышленной палатой.

Список литературы

1. Mun T. *A Discourse of Trade, from England unto the East Indies*. London: Printed by Nicholas Okes for Iohn Pyper; 1621. 58 p.
2. Ман Т. *Меркантилизм. Богатство Англии во внешней торговле*. М.: Директ-Медиа; 2007. 30 с.
3. Stafford W. *Compendious of Briefe Examination of Certayne Ordinary Complaints of Diuers of Our Countrymen in These Our Dayes*, A. D. London: The New Shakspeare Society; 1581. Available at: <https://archive.org/details/williamstaffords00furnuoft/mode/2up>
4. de Montchrestien A. *Traite d'economie politique*. 1615.
5. Посошков И.Т. *Книга о скудости и богатстве*. 1724.
6. Бадараев Д.Д., Гомбожапов А.Д. Миграционные потоки в зоне «Монгольского экономического коридора». *Ойкумена. Регионоведческие исследования*. 2018;(2):30–39. <https://doi.org/10.24866/1998-6785/2018-2/30-39>
7. Осодоев П.В. Внешнеэкономические связи регионов экономического коридора Китай–Монголия–Россия. *Успехи современного естествознания*. 2022;(1):30–35. <https://doi.org/10.17513/use.37766>

References

1. Mun T. *A Discourse of Trade, from England unto the East Indies*. London: Printed by Nicholas Okes for Iohn Pyper; 1621. 58 p.
2. Mun T. *England's treasure by forraign trade, or, The ballance of our forraign trade is the rule of our treasure*, written by Thomas Mun; and now published for the common good by his son John Mun. London: Printed by J.G. for Thomas Clark, 1664. 148 p.
3. Stafford W. *Compendious of Briefe Examination of Certayne Ordinary Complaints of Diuers of Our Countrymen in These Our Dayes*, A. D. London: The New Shakspeare Society; 1581. Available at: <https://archive.org/details/williamstaffords00furnuoft/mode/2up>
4. de Montchrestien A. *Traite d'economie politique*. 1615.
5. Pososhkov I.T. *A book about poverty and wealth*. 1724. (In Russ.).
6. Badaraev D.D. Gombozhapov A.D. Migration flows in a zone of “The Mongolian economic corridor”. *Ojkumena. Regional Researches*. 2018;(2):30–39. (In Russ.) <https://doi.org/10.24866/1998-6785/2018-2/30-39>
7. Osodoev P.V. Foreign economic relations in the regions of the economic corridor China – Mongolia – Russia. *Advances in Current Natural Sciences*. 2022;(1):30–35. (In Russ.) <https://doi.org/10.17513/use.37766>

Информация об авторах

Бадарчи Херел Буян-оолович – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник, Тувинский институт комплексного освоения природных ресурсов СО РАН, г. Кызыл, Российская Федерация; e-mail: herel_badarchi@mail.ru

Соян Шончалай Чудурукпаевна – кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, Тувинский институт комплексного освоения природных ресурсов СО РАН, г. Кызыл, Российская Федерация; e-mail: Soyant77@mail.ru

Кылгыдай Ай-кыс Чамдаловна – научный сотрудник, Тувинский институт комплексного освоения природных ресурсов СО РАН, г. Кызыл, Российская Федерация; e-mail: aikys_k@mail.ru

Information about the authors

Kherel B. Badarchi – Cand. Sci. (Econ.), Senior Research, Tuvinian Institute for Exploration of Natural Resources of Siberian Branch of RAS, Kyzyl, Russian Federation; e-mail: herel_badarchi@mail.ru

Shonchalay Ch. Soyant – Cand. Sci. (Econ.), Leading Researcher, Tuvinian Institute for Exploration of Natural Resources of Siberian Branch of RAS, Kyzyl, Russian Federation; e-mail: Soyant77@mail.ru

Ai-kys Ch. Kylgyday – researcher, Tuvinian Institute for Exploration of Natural Resources of Siberian Branch of RAS, Kyzyl, Russian Federation; e-mail: aikys_k@mail.ru

Информация о статье

Поступила в редакцию: 29.02.2023

Поступила после рецензирования: 27.03.2023

Принята к публикации: 30.03.2023

Article info

Received: 29.02.2023

Revised: 27.03.2023

Accepted: 30.03.2023