

ТОРГОВО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ РОССИИ в АЗИИ

В последние годы для Российской Федерации как нельзя более актуален вопрос расширения своего торгово-транспортного пространства на Восток, в страны Азии. Одной из важных задач в связи с этим выступает сотрудничество с Китаем в его глобальном инфраструктурном проекте «Один пояс – один путь», сухопутная железнодорожная часть которого более известна под названием «Экономический пояс Шелкового пути».

Наиболее актуальным и выгодным в настоящее время направлением в решении этой задачи представляется реализация этого проекта на территории Республики Тыва.

В 2018 г. в Туве начинается строительство железной дороги Кызыл (столица Тувы) – Курагино (Красноярский край) длиной 410 км, с ожидаемым грузооборотом 15 млн тонн в год и стоимостью не менее 190 млрд рублей. Окончание строительства планируется через 4,5 года, в 2022 г. Осуществляться проект будет под государственные гарантии. Дорога Кызыл – Курагино будет иметь выход на российскую Транссибирскую магистраль. В перспективе планируется продлить путь в Западную Монголию, до китайского Урумчи, а оттуда ветка может быть направлена в Пакистан или Индию. Таким образом, Россия может получить железнодорожный доступ в самые удаленные страны Азии, что позволит ей значительно увеличить свой товарооборот.

До сих пор в Туве нет железных дорог: лишь в рамках проекта Кызыл – Курагино впервые на территории республики будет проложен путь протяженностью 123 км, который пройдет через Аржан и Ээрбек к Элегетскому угольному месторождению, расположенному в центре республики (в 25 км от Кызыла), с запасами более 1 млрд тонн коксующегося угля.

В ближайшие несколько лет Минэкономики Республики Тыва планирует увеличить добычу полиметаллических руд; освоить новые участки золотодобычи; построить угледобывающий комплекс; а также осуществить разведку и добычу меди, молибдена и попут-

ных компонентов¹. Расчет при этом делается на инвесторов из Китая.

Необходимость в строительстве железной дороги Кызыл – Курагино оправдана также тем, что Южсиб (Междуреченск – Абакан – Тайшет), Транссиб и БАМ уже эксплуатируются сверх нормы и будут не способны справиться с перевозкой тувинского сырья с учетом роста его добычи.

Впервые проект строительства железнодорожного коридора Курагино – Кызыл был запущен в 2011 г., но по финансовым причинам, частично связанным с общемировым экономическим кризисом, был построен лишь один километр дороги около Кызыла, столицы Тувы.

Однако необходимость развития торгово-инфраструктурного пространства России на азиатских рубежах нарастала, и в 2014 г. на заседании правительства РФ министр обороны Сергей Шойгу – уроженец Тувы – выступил с предложением о строительстве железнодорожного коридора Кызыл – Курагино совместно с монгольской и китайской сторонами². Глава республики Шолбан Кара-оол поддержал это предложение, подтвердив, что «логическим продолжением дороги должна стать магистраль до монгольской границы, чтобы соединиться с сетью Монголии и Китая»³.

В июне 2016 г. на саммите Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) в Ташкенте представители России, Китая и Монголии подписали «Программу создания экономического коридора Китай-Монголия-Россия», включающего в себя два железнодорожных проекта: Западный (Курагино – Кызыл – Цаган Толгой – Урумчи) и Северный (Курагино – Кызыл – Цаган Толгой – Эрдэнэт – Пекин – Тяньцзинь).

Монголия усмотрела в этом проекте максимум выгоды для себя и стремительно приступила к делу, в том же 2016 г. проведя изыскания и завершив проектную документацию по строительству железной дороги из Кызыла в Улан-Батор (расстояние между двумя городами составляет около 300 км). Уже в январе 2017 г. на территории Монголии началось строительство ветки от города Эрдэнэт до угольной шахты Овоот протяженностью 547 км, которая станет новым выходом к российской границе⁴.

Однако для обсуждения вопросов по строительству железной дороги глава Тувы Ш. Кара-оол совершает регулярные визиты гораздо чаще в КНР, чем в Монголию. Дело в том, что за спешкой со стороны Монголии стоят деловые круги Китая, которые стремятся

как можно быстрее добраться до тувинских ресурсов по железной дороге. В частности, транспортный коридор через Монголию крайне важен для тех китайских инвесторов, которые уже с 2008 г. занимаются разработкой Кызыл-Таштыгского полиметаллического месторождения в Тоджинском районе Тувы. Права на его разработку в 2006 г. получила китайская компания «Лунсин», принадлежащая китайскому гиганту Zijin Mining Group.

В мае 2017 г. состоялся первый ознакомительный визит китайского представителя в Республику Тыва: посол КНР в России Ли Хуэй и глава республики Ш. Кара-оол на личной встрече обговорили вопросы сотрудничества в области экономики, культуры и образования. При этом ключевой целью визита Ли Хуэя стала работа крупнейшего в Тыве Кызыл-Таштыгского горно-обогатительного комбината, который запустила все та же китайская компания «Лунсин». По словам посла, «китайское правительство уделяет работе этого предприятия огромное внимание и заботу»⁵.

При всей пользе железнодорожной магистрали Кызыл – Курагино для китайской стороны, важность этого проекта непосредственно для Тувы сложно переоценить. Появление железной дороги в Тыве вкупе с разработкой новых месторождений обещает увеличить доходы в бюджет республики не менее чем в 3 раза (с 10 млрд руб. в настоящее время до 30 млрд руб. через 5-7 лет). Также тувинцы будут обеспечены как минимум 10 тысячами новых рабочих мест (это немалая цифра для республики с населением всего 322 тыс. чел.).

Для аналитического осмысления этого грандиозного для республики проекта в апреле 2017 г. в Тувинском институте комплексного освоения природных ресурсов Сибирского отделения РАН состоялся круглый стол для обсуждения перспектив республики при создании экономического коридора «Россия – Монголия – Китай». В мероприятии приняли участие глава Тувы Ш. Кара-оол, члены правительства и местные представители бизнеса. По оценкам ученых, запасы месторождений в Тыве оцениваются чуть ли не в 4 триллиона долларов⁶, но их освоение невозможно без железной дороги.

Железнодорожная магистраль Кызыл – Курагино концептуально соотносится с китайским проектом «Экономический пояс Шелкового пути», который подразумевает транзитный коридор для экспорта китайских товаров в Европу. Как следствие, благодаря интегрированному взаимодействию России, Монголии и Китая Рес-

публика Тыва сможет получить значительную экономическую выгоду за счет транзитных перевозок китайских грузов через свою территорию в европейском направлении: именно этот отдаленный, но вполне реалистичный вариант обсуждают на своих регулярных переговорах глава Тувы и представители КНР.

Наконец, огромную пользу сулит реализация проекта для РФ. При условии успешного строительства железной дороги Кызыл – Курагино, по новому железнодорожному маршруту выход в Монголию и Китай получит российская Транссибирская магистраль, которая таким образом достигнет протяженности 800 км. Это даст российской железнодорожной сети конкурентное преимущество на евроазиатском рынке транзитных услуг. По оценке специалистов, совокупное промышленное производство в примыкающем регионе на территории России и его экспорт увеличатся не менее чем вдвое⁷.

Интеграция восточных территорий России в китайские транспортные сети успешно произойдет благодаря экономическому коридору России, Монголии и Китая, где ключевым полем для взаимодействия станет Республика Тыва. Как заявил еще весной 2014 г. министр иностранных дел КНР Ван И, эта инициатива будет означать объединение китайского проекта «Один пояс – один путь», монгольской идеи «Степного пути» и российской идеи Трансевразийского транспортного коридора (подразумевает создание автодорог, железных дорог, телекоммуникационных сетей, трубопроводов и др. от Лондона через Москву, Красноярск, Иркутск, Хабаровск до Владивостока)⁸.

В заключение хотелось бы отметить исключительную выгоду, которую несут в себе торгово-инфраструктурные инициативы трех государств – России, Монголии и Китая, призванные в скором времени обеспечить стабильное процветание всего Восточно-Азиатского региона.

¹ Официальный портал Министерства экономики Республики Тыва // Режим доступа: <http://www.mert.tuva.ru/directions/investment-policy/investment-projects/> (дата обращения 26.02.2018)

² Шойгу предложил построить железную дорогу между Тывой и Индией // Росбалт, 3 апреля 2014 г. Режим доступа: <http://www.rosbalt.ru/russia/2014/04/03/1252417.html> (дата обращения 26.02.2018)

³ Строительство железной дороги Курагино – Кызыл может возобновиться в 2018 году // ТАСС, 7 сентября 2017 г. Режим доступа: <http://tass.ru/vef-2017/articles/4540732> (дата обращения 26.02.2018)

⁴ В Монголии начали строительство железной дороги, которая соединит РФ и КНР // Regnum, 21 июня 2017 г. Режим доступа: <https://regnum.ru/news/2290854.html> (дата обращения 26.02.2018)

⁵ Перспективы сотрудничества Тувы и Китая. В Кызыл прибыл посол КНР Ли Хуэй // Телеканал Россия1, 2 мая 2017 г. Режим доступа: https://www.youtube.com/watch?v=BwUmkdev_z4&t=1s (дата обращения 26.02.2018)

⁶ Тува ищет свое место в коридоре Россия – Монголия – Китай // Федерал пресс. Республика Тыва, 10 апреля 2017 г. Режим доступа: <http://fedpress.ru/article/1770621> (дата обращения 26.02.2018)

⁷ Россия и Китай создают новый экономический ландшафт Евразии // Информационное агентство REX, 18 декабря 2017 г. Режим доступа: <http://3mv.ru/101960-rossiya-i-kitay-sozdayut-novyy-ekonomicheskij-landshaft-evrazii.html> (дата обращения 26.02.2018)

⁸ Wang Yi meets with Lavrov on global issues, cooperation // Ministry of Foreign Affairs, the People's Republic of China. Режим доступа: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1251976.shtml (дата обращения: 20.10.2015)