

УДК 339.9 (571+517.3)

Бадараев Д.Д., Гомбожапов А.Д.

Миграционные потоки в зоне "Монгольского экономического коридора"

Программа "Экономический коридор Китай – Монголия – Россия" принята в Ташкенте 23 июня 2016 г. и ориентирована на стратегию регионального сотрудничества. Она является частью масштабной китайской инициативы "Один пояс – один путь", монгольского проекта "Степной путь" и иницилируемого Россией проекта "Евразийского экономического сотрудничества". В этом направлении на государственном уровне Китая, Монголии и России предпринимаются определённые усилия, ориентированные на реализацию 32 проектов. 13 из этих проектов направлены на создание транспортной инфраструктуры, в частности, 7 из них – на строительство железнодорожных транспортных коридоров через территорию Монголии [5, с. 19]. Транспортные коридоры имеют двустороннее транзитное назначение для перевозки товаров и грузов из Китая в Россию и далее в Европу. В представленных проектах транспортные коридоры позиционируются как основные элементы продвижения программы экономического коридора между тремя странами.

Огромное значение имеют социальные компоненты этого мегапроекта, поскольку социальные интеракции и потоки граждан трёх стран вдоль этого коридора также потенциально будут увеличиваться в ближайшей перспективе. При реализации проектов "Экономического коридора Китай – Монголия – Россия" гипотетически предполагается положительное воздействие не только на экономику трёх стран, но и усиление социальных эффектов, сопряжённых с усилением социальной мобильности, созданием новых рабочих мест, поднятием уровня жизни граждан, возрастанием туристических потоков между странами и т.д.

Важнейшей составляющей в теоретической постановке проблемы являются ожидаемые социальные противоречия при реализации крупных инфраструктурных проектов. Безусловно, экономические ориентиры данных проектов должны быть увязаны с программами социального развития. Они должны опираться на широкое вовлечение местного населения в непосредственную деятельность проекта "Экономический коридор Китай – Монголия – Россия". Крайняя неравномерность в пространственном развитии монгольской экономики стала фактором широких потоков миграции сельского населения, обуславливая высокие темпы урбанизации. В свою очередь, неподготовленность властей в решении миграционных проблем создаёт пласт таких социальных проблем, как бедность, неблагоприятная экологическая и эпидемиологическая обстановка, рост преступности, дефицит образовательных ресурсов и т.д. Необходимость учёта именно местных условий становится ведущим фактором как в принятии конкретных решений, так и общей привлекательности проекта для инвесторов. В этой связи целесообразно ввести в научный оборот категорию "Монгольский экономический коридор" как комплексной темы, в рамках которой рассматриваются историко-культурные, социально-экономические, политические, экологические, демографические и другие проблемы

© Бадараев Д.Д., Гомбожапов А.Д., 2018

Работа выполнена при поддержке интеграционного проекта СО РАН "Монгольский коридор в условиях взаимодействия России и Восточной Азии: история и современность"

БАДАРАЕВ Дамдин Доржиевич, к.социол.н., старший научный сотрудник отдела истории, этнологии и социологии Института монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН (г. Улан-Удэ). E-mail: damdin80@mail.ru

ГОМБОЖАПОВ Александр Дмитриевич, к.и.н., ведущий научный сотрудник отдела истории и культуры Центральной Азии Института монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН (г. Улан-Удэ). E-mail: agombozh@gmail.com

и эффекты воздействия на транзитных территориях вдоль "Экономического коридора Китай – Монголия – Россия".

При оценке эффективности и анализе локальных условий вдоль маршрутов предлагаемых к реализации проектов были обработаны ежегодные данные статистических измерений в Монголии за 2010–2017 гг., обобщены мнения экспертных советов и актуальные сведения зарубежных и отечественных СМИ. Кроме того, привлечены результаты полевых исследований в местах непосредственного пролегания экономических коридоров с целью выявления содержательных аспектов социального самочувствия населения и восприятия глобальных инфраструктурных проектов.

В рамках "Экономического коридора Китай – Монголия – Россия" важнейшее место уделяется Центральному транспортному коридору, охватывающему Республику Бурятия РФ, аймаки Монголии на центральной железнодорожной линии, а также АРВМ КНР и пролегающему по следующему маршруту: Улан-Удэ – Наушки – Сухбаатар – Улан-Батор – Замынуд – Эрлян – Улаанцаб – Чжанцзякоу – Пекин – Тяньцзин. В историческом аспекте указанная траектория совпадает с отрезком маршрута "Великого Чайного пути". Данный вариант транспортного коридора имеет мировое значение и представляется наиболее перспективным с экономической точки зрения. Китай заинтересован именно в монгольском коридоре. На сегодняшний день транспортно-грузовой поток в Сибирь и на Дальний Восток идёт через п. Забайкальск. Доставка грузов из Пекина через Монголию сократит расстояние более чем на 1000 км, что существенно может ускорить прямую доставку различных товаров на российский и европейский рынки. В настоящий момент монгольский участок железной дороги нуждается в полномасштабной модернизации, реструктуризации и в строительстве дополнительной, второй линии, с полной его электрификацией на всём протяжении "Улан-Баторской железной дороги" (УБЖД).

По текущим оценкам экспертов страны находятся в фазе подготовки и согласования вопросов по реализации подпрограмм. На высшем уровне подписан ряд документов, проведены совещания и встречи руководителей трёх стран. С 2015 г. действует Ассоциация экспертных центров Китая, Монголии и России, которая поочерёдно провела три форума экономических коридоров – в 2015 г. в Улан-Баторе (Монголия), в 2016 г. – в Хух-Хото (АРВМ, КНР) и в 2017 г. – в Улан-Удэ (Республика Бурятия, РФ). В числе главных задач работы форума ставится экспертная оценка продвижения и реализации проектов экономических коридоров трёх стран. 2018–2019 гг. объявлены годами регионального сотрудничества между Китаем и Россией. В этой связи актуализируется и выводится на новый уровень сотрудничество между странами, в частности, посредством усилий регионов, через которые будет происходить интеграция проектов трёх стран.

Табл. 1. Сравнительная динамика внешнеторгового оборота Монголии с РФ и КНР, в млн. \$.

Экспорт

Страна	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Россия	82,7	96,3	79,5	61,7	61,6	76,8	55,7	67,6
Китай	2 466,2	4 439,9	4 059,7	3 706,3	5 073,3	3 910,1	3 901,6	5 307,4

Импорт

Страна	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Россия	1 046,6	1 624,7	1 847,4	1 561,8	1 549,3	1 020,9	880,4	1 217,2
Китай	971	2 023,8	1 873	1 822,6	1 767,9	1 389,9	1 061,1	1 427,8

Источник: составлено авторами по данным Национального статистического комитета Монголии.

Монголия в силу уникальности своего географического положения имеет важное геостратегическое значение как для России, так и для Китая. Страна имеет огромный потенциал для того, чтобы стать территорией глобальных транзитных перевозок, объёмы которых ежегодно возрастают. К сожалению, несмотря на все очевидные выгоды, приходится констатировать, что доля международных перевозок несоизмерима с величиной ввозимых товаров и грузов для внутреннего потребления. Необходимо подчеркнуть и другое обстоятельство. Разработки крупных месторождений кардинально изменили структуру внешнеторгового оборота Монголии. Данные *табл. 1* показывают динамику изменения импорта и экспорта Монголии с соседями за 2010–2017 гг. На современном этапе ситуация с импортированием сырья, товаров и продукции в Китай и Россию выглядит несбалансированной, в силу возрастающей потребности экономики Китая в сырье, особенно в энергоносителях [8].

Сопоставительный анализ экспорта и импорта Монголии с Россией и Китаем за 2010–2017 гг. обнаруживает специфическую картину. По последним данным, экспорт Монголии в Китай превышает экспорт в Россию в 78,5 раз, тогда как ещё в 2010 г. разница составляла 30 раз. Наблюдается устойчивая тенденция низкого экспортного оборота между Монголией и Россией, тогда как с Китаем показатели только увеличивается.

Импорт в Монголию из Китая и России в 2017 г. показан на уровне 1427,8 млн. долл. и 1217,2 млн. долл., соответственно. Сложившаяся ситуация объясняется узким внутренним рынком, низким уровнем собственного производства и переработки в промышленных и горнорудных секторах экономики. Экономические факторы подталкивают монгольскую экономику на форсирование возможностей социальных контактов и взаимодействий с соседними странами.

На этапе формулирования концепции и реализации начальных этапов проекта могут возникнуть проблемы социальных коммуникаций, теоретически подразумевающих наличие общего языка общения, отлаженных каналов взаимодействия и правил коммуникации между субъектами-участниками проекта. Планомерный процесс взаимодействия должен привести к взаимовыгодному сотрудничеству задействованных в проекте стран по достижению кумулятивных эффектов. При реализации такого рода проекта основными препятствиями могут выступать: цивилизационный диссонанс; религиозная дифференциация; уровень экономического развития каждой отдельной страны и региона государства; низкая пропорциональность ответственности за безопасность от влияния террористических организаций; поддержание и обслуживание коммуникационных каналов проекта; административные и таможенные барьеры [1, с. 12–13]. Разрешение потенциальных противоречий в динамике будущего предполагает усиление миграционных потоков в зоне "монгольского экономического коридора".

В самой Монголии наблюдается интенсификация центробежных миграционных процессов, вызванных неравномерностью территориального развития страны, экологическими кризисами и перманентными природными катаклизмами последних десятилетий: дзуд-бескормица, опустынивание, деградация пастбищ. В столице страны увеличивается плотность населения, поскольку Улан-Батор становится центром притяжения мигрантов из сельской местности. Представленные ниже в *табл. 2* данные демонстрируют основные

Табл. 2. Мигранты, прибывшие в Улан-Батор за 2010–2014 гг.

Название пояса	Доля, %
Западный пояс	31,7
Хангайский пояс	43,3
Центральный пояс	27,6
Восточный пояс	19,4

Источник: [8].

показатели демографического состояния и урбанизации центральных районов Монголии [7, с. 42].

Анализ показывает, что миграционные потоки направлены в сторону Улан-Батора со всех сторон. Примечательно, что лидером по поставке мигрантов в столицу является Хангайский пояс, который в два с лишним раза превышает количество прибывших из Восточного пояса. Здесь для общего представления необходимо привести в табл. 3 численность населения и его плотность по представленным поясам и аймакам за 2010 и 2016 гг. [6, с. 13–14].

Проанализированные данные показывают, что за сравниваемые периоды 2010 и 2016 гг. плотность населения увеличилась практически по всем аймакам. На общем фоне сильно выделяются Орхонский и Дархан-Ульский аймаки, а также столица Улан-Батор, которые имеют относительно небольшие территории. Эти два аймака появились на карте Монголии в 1994 г. В основе образования этих аймаков находятся крупные промышленные города – Эрдэнэт и Дархан, которые были основаны в 60–70-х гг. XX в. как результат усиления модернизации, индустриализации и урбанизации в социалистической Монголии. В связи с увеличением городских жителей и изме-

Табл. 3. Плотность населения по поясам, аймакам и столице в 2010, 2016 гг., чел./км².

№	Пояс	Аймаки и столица	Площадь, тыс. км ²	2010	2016
1.	Западный	Баян-Ульгийский	45,7	1,9	2,2
2.		Гоби -Алтайский	141,4	0,4	0,4
3.		Завханский	82,5	0,8	0,9
4.		Убсунурский	69,6	1,1	1,2
5.		Кобдосский	76,1	1,0	1,1
6.	Хангайский	Арахангайский	55,3	1,5	1,7
7.		Баянхонгорский	116,0	0,7	0,7
8.		Булганский	48,7	1,1	1,2
9.		Орхонский	0,8	113,7	127,2
10.		Убурхангайский	62,9	1,6	1,8
11.		Хубсугульский	100,6	1,1	1,3
12.	Центральный	Гобисумбэрский	5,5	2,4	3,1
13.		Дархан-Ульский	3,3	28,8	30,9
14.		Восточногобийский	109,5	0,5	0,6
15.		Среднегобийский	74,7	0,5	0,6
16.		Южногобийский	165,4	0,4	0,4
17.		Селенгинский	41,2	2,4	2,6
18.		Центральный	74,0	1,2	1,2
19.	Восточный	Дорнодский	123,6	0,6	0,6
20.		Сухэбаторский	82,3	0,6	0,7
21.		Хэнтэйский	80,3	0,8	0,9
22.		г. Улан-Батор	4,7	264,8	306,5

Источник: составлено авторами по данным Национального статистического комитета Монголии.

нением плотности населения на протяжении второй половины XX – начала XXI вв. большое значение имеет вопрос о причинах и факторах внутренних миграционных процессов в Монголии. В исследовательской среде наиболее значимыми факторами внутренней миграции в современном монгольском обществе принято считать:

- конституционное право граждан выбирать удобное место для проживания;
- низкий уровень жизни и слабая платёжеспособность сельского населения;
- последствия влияния природно-климатических катаклизмов на поголовье скота, как основного источника существования и "движимого имущества" кочевника;
- высокий уровень безработицы в сельской местности;
- стремление родителей к обеспечению качественного образования для детей;
- ограниченная доступность социальных и медицинских услуг;
- отсутствие или ограниченный доступ к электричеству, средствам связи и транспортной логистике;
- низкие закупочные цены и ограниченные возможности реализации товаров, продуктов и сырья животного происхождения.

В дополнении к перечисленным факторам миграции в Монголии можно привести обобщённые данные интервью, полученные в ходе полевой экспедиции 2017 г. в Булганском аймаке Монголии. Сельчанам был задан вопрос: "Как бы Вы поступили в случае появления у Вас или у Ваших близких возможности переехать в крупный город или столицу страны? Обоснуйте, пожалуйста, ваш ответ". Проведённое интервью показало, что большинство опрошенных скотоводов считают, что животноводство – процесс очень трудоёмкий, но в то же время разведение скота дело достаточно выгодное. Поэтому они не хотели бы переехать в города, а предпочитают продолжать свою исконную, традиционную хозяйственную деятельность. Совсем по-другому обстоят дела при упоминании скотоводами своих детей и их будущего. Почти все араты хотят, чтобы их дети получили достойное образование. Многие и не возражают против того, чтобы их дети остались в городах, трудоустроились и обжились там. Будущее своих детей араты больше связывают с проживанием в городах, что является одной из жизненных стратегий большинства сельчан. Примечателен опыт, наработанный монголами в отношении внешней миграции, в связи с открытостью границ и традиционным менталитетомномадного образа жизни.

За относительно небольшой промежуток времени между странами возникли определённые предпосылки и благоприятные условия для увеличения людских потоков. В большей степени, перемещения граждан трёх стран связаны с посещением соседних стран с туристической целью. Этому способствует упрощение визового режима. Так, с ноября 2014 г. между Монголией и Россией действует обоюдный безвизовый режим посещения соседней страны сроком до 30 суток. Монгольские граждане имеют право ездить в Китай без оформления визы, тогда как китайские граждане такого права в отношении посещения Монголии не имеют, т.е. в данном случае действует односторонний безвизовый режим. Касательно России и Китая, из года в год пассажиропоток между странами увеличивается.

Данная тенденция обусловлена также упрощением визового режима, активизацией официальных визитов и обменов, усилением туристических потоков, экономической целесообразностью для предпринимателей и бизнесменов. Общим фоном для улучшения китайско-монголо-российского сотрудничества и взаимодействия становится ориентация внешней политики России на восток, связанная с введением политики финансово-экономических санкций и ограничений со стороны западных стран. Как показано в *табл. 4*, с конца 2014 г. с обвалом курса российского рубля по отношению к иностранным валютам, в том числе к монгольскому тугрику и китайскому юаню, поток граждан из Китая и Монголии, желающих посетить Россию, установил рекорды последних десятилетий. Необходимо отметить устойчивость этой тенденции, поскольку, в сравнительном плане, рубль остаётся в зоне пониженного курса по отношению к юаню и тугрику.

Табл. 4. Изменения курса рубля "до" и "после" девальвации 2014 года.

27 июня 2014 года		17 декабря 2014 года	
Юань / Рубль	Тугрик / Рубль	Юань / Рубль	Тугрик / Рубль
1 / 5,40	54,1 / 1	1 / 10,93	30,5 / 1

Источник: составлено авторами по данным сайта: "Калькулятор. Справочный портал: Курсы обмена валют" [Электронный ресурс]. URL: // <https://www.calc.ru/kursy-valut.html> (дата обращения: 10.04.2018).

На апрель 2018 г., по курсу Центробанка России и Монголии, соотношение рубля к этим валютам составляет: 1 юань = 9,78 руб., 1 рубль = 38,4 тугр., соответственно. С резким падением курса рубля в ноябре 2014 г., российский рубль обесценился почти в два раза по отношению к китайскому юаню и монгольскому тугрику. Девальвация рубля и отмена визового режима с Монголией дали толчок массовому потоку граждан, в большей степени, с монгольской стороны.

На протяжении длительного периода действует стабильный тренд увеличения пассажиропотока. По данным информационных порталов, в 2015 г. через государственную границу России в МАПП Кяхта было пропущено более 850 тысяч человек и около 250 тысяч транспортных средств. В сравнении с 2014 г. рост пассажиропотока составил около 110%, количества транспортных средств более 70% [5].

По данным Национального статистического комитета Монголии за 2017 г., количество пересёкших границу в сторону Монголии равняется 2711,9 тыс. чел., количество выехавших из Монголии составило 2723,3 тыс. чел.

При сопоставлении пассажиропотока на российско-монгольской и монголо-российской границах следует, что наиболее интенсивно развивается монголо-китайское направление. В целом, это отражает общую картину внешнеэкономических связей Монголии с сопредельными странами.

В 2017 г. количество въезжающих и выезжающих через российско-монгольскую границу составило 1041,5 тыс. чел. Причём большая часть пассажиропотока пришлась на многосторонний пункт перехода границы Алтан-Булаг – 726,1 тыс. чел. в обоих направлениях. Общее количество перешедших монголо-китайскую границу в обоих направлениях составило 3898,3 тыс. чел., что более чем в три раза превышает объёмы пассажиропотока на российско-монгольской границе. Среди пограничных пунктов по данному показателю особо выделяется автомобильный и железнодорожный контрольно-пропускной пункт Замын-Уд, на который приходится 57% от всего пассажиропотока или 2 257,5 тыс. чел.

В общей структуре внешней миграции монгольских граждан преобладают частные поездки. Количество выехавших за границу граждан Монголии составило 2 439,8 тыс. чел. По большей части за ними следует видеть кратковременные выезды с целью закупки для мелкой торговли, сезонные миграции рабочей силы. По видам поездки распределение выглядит следующим образом: частная – 78,6%; служебная – 2,2%; туризм – 3,6%; выезд к месту постоянного проживания за границей – 0,5%; по иным целям – 15,1%.

Что касается туристического направления, то Монголия остаётся довольно привлекательной страной. По статистическим данным картина представляется следующим образом. Общее количество туристов за 2017 г. составило 469,3 тыс. человек, в том числе из стран Северной и Южной Америки – 4,7%, из стран Африки – 0,2%, Европы – 29,3%, Ближнего Востока – 0,8%, стран Азии и Тихого океана – 65%. В сравнении с предыдущими годами зафиксирован незначительный рост. За 2017 г. количество российских туристов, посетивших Монголию, составило 106 тыс. чел., по сравнению с показателем 2016 г. рост произошёл на 21,7%. А количество монгольских граждан, посетивших РФ, составило 416 тыс. чел [2]. Лидером по этому показателю является КНР, в 2017 г. пересекли монгольскую границу 142,5 тыс. китайских

Табл. 5. Пересечение пропускных пунктов на границе Монголии по видам транспортного средства за 2016 г.

Виды транспортного средства	Въезд в Монголию	Выезд из Монголии
Воздушный	7 388	3 348*
Грузовые вагоны	241 277	241 712
Пассажирские вагоны	6 491	6 488
Тяговый подвижной состав	6 746	6 907
Грузовые автомобили	468 318	472 501
Легковые автомобили	390 822	385 170

* Значительное расхождение, возможно, вызвано недостатками в учете воздушных судов, пересекающих границу.

Источник: составлено авторами по данным Национального статистического комитета Монголии.

граждан, из Южной Кореи – 74,9 тыс. чел., из Японии – 22,5 тыс. чел., из США – 16,6 тыс. чел.

Заметной тенденцией является ежегодное увеличение транспортно-го потока. Численность транспортных средств, пересёкших государственную границу Монголии в 2016 г., составила 1 350,4 тыс. ед., количество транспортных единиц выехавших через границу – 1 345,2 тыс. В *табл. 5* представлены данные о пересечении пропускных пунктов на границе Монголии по видам транспортного средства. При сопоставлении с данными 2010 г. произошло увеличение более чем в 2 раза.

В целом, на границе Монголии действуют 23 круглогодичных пункта перехода (10 международных) и 4 воздушных пропускных пункта. Кроме того, действуют и сезонные контрольно-пропускные пункты. Наиболее значимыми и интенсивными из них являются многосторонние пограничные переходы, такие как Алтан-Булаг, Замын-Уд, Сухбаатар. Из межгосударственных (двусторонних) Гашуунсухайт, Шивээхурэн (на китайской границе).

На российско-монгольской границе действуют восемь автодорожных и два железнодорожных пунктов пропуска. Три автодорожных пункта пропуска "Ташанта-Цаган Нур" (Алтай), "Кяхта-Алтанбулаг" (Бурятия) и "Соловьёвск-Эрэнцав" (Забайкальский край) являются многосторонними – пропускают граждан всех стран мира, а остальные пять функционируют только для граждан России и Монголии. Железнодорожный пункт "Наушки-Сухбаатар" пропускает пассажирские поезда, а железнодорожный пункт "Соловьёвск" осуществляет только грузовое движение.

Проведенное интервью в 2015–2017 гг. с гражданами Монголии показывает, что интерес к Бурятии вызван духовными, экономическими и материальными причинами. Массовые потоки монгольских граждан в Бурятию связаны с их желанием посещения озера Байкал как "священного моря", поклонения нетленному телу XII-го Пандито Хамбо ламы Даши-Доржо Итигэлова (1852–1927), а также покупки продуктов и товаров в сети магазинов "Абсолют", "Титан", на Центральном рынке и других торговых центрах и магазинах Бурятии. Некоторые граждане интересуются вопросами выявления родственных связей, утраченных в тяжелые годы гонений и репрессий в XX в. Увеличение туристических потоков также связано с развитием челночного бизнеса на российско-монгольской границе. В свою очередь, из Монголии завозятся изделия из кожи, кашемира, качественные спиртные напитки. В большинстве случаев, провоз товаров и продуктов осуществляется контрабандным путем, без их должного декларирования, поэтому учет объемов груза, пересекающих границу, практически невозможен. Аналогичная ситуация давно уже сложилась на южной монголо-китайской границе на пограничном

переходе "Замын-Ууд – Эрлян", где в больших количествах пересекают границу торговцы на российских УАЗах с товарами широкого потребления. На обоих участках массово трудятся специально работающая в этом бизнесе категория людей – "кэмэлы".

Республика Бурятия становится частью глобального транспортного маршрута "Китай-Монголия-Россия". В будущем китайские инвесторы планируют создать на территории Бурятии два крупных логистических центра. Один возле аэропорта "Байкал" (стоимость инвестпроекта – 8,5 млрд руб), второй возле МАПП "Кяхта" (1,2 млрд руб). Наличие подобного рода логистического центра – уже как минимум рабочие места, налоговые отчисления и т.д. Бурятские логистические и транспортные компании могут получить заказы на поставку грузов [3]. Если наладится транспортный грузопоток, то возможно, что стороны разрешат вопрос и об увеличении перемещения граждан между странами.

Наблюдается улучшение деятельности международного пассажирского транспорта, что также дает возможности для посещения соседних стран. Из Улан-Удэ дважды в неделю осуществляются авиарейсы в Улан-Батор и Пекин, также возможно пользование железнодорожным и автомобильным транспортом, постоянно курсируют рейсовые автобусы "Улан-Удэ – Улан-Батор". Специалисты говорят о потенциале, когда эти автобусные рейсы можно продлить и до китайской столицы. От пограничного монгольского городка Замын-Уд до столицы Поднебесной 700 км (9 часов пути), что является оптимальным способом нарастить турпоток и положительно повлиять на экономику Бурятии. В свою очередь, из Улан-Батора совершают авиакомпании рейсы в китайские города, в том числе и столицу и города Внутренней Монголии – Хух-Хото, Маньчжурию, Баотоу и т.д. Подобная активизация в обеспечении авиа, железнодорожного и автотранспортного потока между столицами АРВМ, Бурятии и Монголии усиливают социально-экономические связи между территориями, давая возможности усиления интересов в пользу дальнейшего развития иницируемых экономических коридоров между тремя странами.

Таким образом, экономические реалии современного мира ставят в политическую повестку дня разработку глобальных инфраструктурных проектов. Становление Китая как нового центра мировой экономики привело к формированию новых транспортных потоков. Инициатива "Один – пояс, один – путь", следуя логике возросших возможностей Китая, направлена на создание сквозных трансъевразийских коридоров максимально сближающих производителей и потребителей. В этой транспортной логистике транзитные возможности Монголии выглядят более чем предпочтительно. Свидетельством чему является неуклонный рост пассажиропотока на пограничных пропускных пунктах Монголии. Социально-экономические процессы, происходящие в Монголии, объективно сопряжены с колебаниями в экономике сопредельных стран. Экспортноориентированная модель, принятая Монголией, направлена в первую очередь на развитие сырьевого сектора. Естественным следствием такого однобокого развития становится точечное развитие отдельных регионов, которые в свою очередь обуславливают широкие центробежные перемещения населения. Проявлением интенсивности миграционных процессов стал резкий рост урбанизации некоторых территорий. Показательным примером служит столица Монголии – г. Улан-Батор. Важно также подчеркнуть, что Монголия обладает огромным природно-ресурсным потенциалом, освоение которого само по себе может стать мощным фактором развития транспортных коридоров. Несмотря на обозначенные перспективы, текущее состояние отражает лишь востребованность двусторонних отношений.

Концептуализация и реализация масштабных проектов "Монгольского экономического коридора" может привести к налаживанию социальных коммуникаций между регионами Китая, Монголии и России и увеличению пассажиропотоков и миграционных движений в сторону развитых территорий вдоль экономических и транспортных коридоров. Наметившаяся динамика увеличения пассажиропотоков между Монголией и регионами России и Китая вызвана развитием туризма, благоприятной политической обстановкой, упрощением процедуры пересечения государственных границ, нарастающим обоюдным спросом на товары и продукты, производимые на территориях со-

пределных стран. Значительное влияние на экономическую ситуацию миграционных потоков оказывают финансово-экономические кризисы последних лет. Проблемы обеспечения социальных коммуникаций и достижения социальных эффектов по этой теме требуют широкого научного обсуждения и проведения комплексных исследований с целью выявления социально-экономических и экологических последствий воздействия проектов "Монгольского экономического коридора" на трансграничные территории Китая, Монголии и России.

Литература

1. Бадараев Д.Д., Винокурова А.В., Литвинова Т.Н. Создание экономических коридоров "Китай – Монголия – Россия" как альтернатива "Шёлковому пути" // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2017. № 2 (41). С. 7–18.
2. Количество российских туристов, посещающих Монголию, увеличивается. 10.04.2018 // Сайт "Монголия Сейчас" "mongolnow.com" [Электронный ресурс]. URL: http://news.mongolnow.com/10_04_z03.html (дата обращения: 10.04.2018).
3. Олзоева В. Какие выгоды ожидают Бурятию от нового экономического коридора. 25.08.2016 // Сайт "Информ Полиса" "Infpol.ru" [Электронный ресурс]. URL: <https://www.infpol.ru/news/society/118330-kakie-vygody-ozhidayut-buryatiyu-ot-novogo-ekonomicheskogo-koridora/> (дата обращения: 25.08.2017).
4. Осодоев П.В. О приграничном факторе социально-экономического развития сопредельных территорий России и Монголии // Байкал как участок Всемирного природного наследия: 20 лет спустя: Материалы Международную научно-практической конференции (Улан-Удэ, 26-30 июля 2017 г.). Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2017. С. 198–200.
5. Павлова З. Бурятский участок российско-монгольской границы не выстраивает очередей (дата публикации: 11.03.2016) // Сайт "Информ Полиса" "Infpol.ru" [Электронный ресурс]. URL: <https://www.infpol.ru/news/society/75363-buryatskiy-uchastok-rossiysko-mongolskoj-granitsy-ne-vystravaet-ocheredey/> (дата обращения: 10.04.2017).
6. Экономический коридор Китай-Монголия-Россия: дорожная карта: сб.мат-лов III междунар. форума Ассоциации экспертных центров Китая, Монголии и России (18-22 сентября 2017 г., г. Улан-Удэ) / отв. Ред. Б.В. Базаров, Ян Чэньхуа. Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2017. 324 с.
7. Монгол улсын статистикийн эмхтгэл – 2016 / Статистический ежегодник Монголии-2016. Улан-Батор, 2017. С. 13–14.
8. Наранцаграл Д. Хотын соёлд шилжилтийн нолоо (Влияние миграции на культуру города) // Хот дахь шилжилт ходелгооний тулгамдсан асуудал (Актуальные вопросы городской миграции). УБ., 2015. С. 40–43.
9. Статистикийн мэдэлийн нэгдсэн сан / Единый фонд статистической информации // Сайт Национального статистического комитета Монголии "1212.mn" [Электронный ресурс]. URL: http://www.1212.mn/stat.aspx?LIST_ID=976_L18 (дата обращения: 10.04.2018).

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Badaraev D.D., Vinokurova A.V., Litvinova T.N. Sozdanie ehkonomicheskikh koridorov "Kitaj – Mongoliya – Rossiya" kak al'ternativa "SHyolkovomu puti" // Ojkumena. Regionovedcheskie issledovaniya. 2017. № 2 (41). S. 7–18.
2. Kolichestvo rossijskikh turistov, poseshhayushhih Mongoliyu, uvelichivaetsya. 10.04.2018 // Sajt "Mongoliya Sejchas" "mongolnow.com" [EHlektronnyj resurs]. // URL.: http://news.mongolnow.com/10_04_z03.html (data obrashheniya: 10.04.2018).
3. Olzoeva V. Kakie vygody ozhidayut Buryatiyu ot novogo ehkonomicheskogo koridora. 25.08.2016 // Sajt "Inform Polisa" "Infpol.ru" [EHlektronnyj resurs]. // URL.: <https://www.infpol.ru/news/society/118330-kakie-vygody-ozhidayut-buryatiyu-ot-novogo-ekonomicheskogo-koridora/> (data obrashheniya: 25.08.2017).
4. Osodoev P.V. O prigranichnom faktore sotsial'no-ehkonomicheskogo razvitiya sopredel'nykh territorij Rossii i Mongolii // Bajkal kak uchastok Vsemirnogo prirodnogo naslediya: 20 let spustya: Materialy Mezhdunarodnuyu nauchno-prakticheskoy konferentsii (Ulan-Udeh, 26-30 iyulya 2017 g.). Ulan-Udeh: Izd-vo BNTS SO RAN, 2017. S. 198–200.
5. Pavlova Z. Buryatskiy uchastok rossijsko-mongol'skoj granitsy ne vystravaet ocheredey (data publikatsii: 11.03.2016) // Sajt "Inform Polisa" "Infpol.ru" [EHlektronnyj resurs]. URL: <https://www.infpol.ru/news/society/75363-buryatskiy-uchastok-rossiysko-mongolskoj-granitsy-ne-vystravaet-ocheredey/> (data obrashheniya: 10.04.2017).

6. Экономический коридор Китай-Монголия-Россия: дорожная карта: сб.мат-лов III междунар. форума Ассоциаций экспертов тсентров Китая, Монголии и России (18-22 сентыабрыа 2017 г., г. Улан-Уде) / отв. Ред. В.В Базаров, Я.Ан СЕhn'khua. Улан-Уде: Изд-во BNTS SO RAN, 2017. 324 с.

7. Mongol улсын статистикийн еhmкhtgehl – 2016 / Статистический еzhегодник Монголии-2016. Улан-Батор, 2017. С. 13–14.

8. Нарантсатрал Д. КHotyn soyold шилзхилтийн нолоо (Влияние миграции на культуру города) // КHot dakh' шилзхилт khodolgoonij тулгамдсан асуудал (Актуальные вопросы городской миграции). УБ., 2015. С. 40–43.

9. Статистикийн мeдehlлийн нeгdсehn сан / Edinyй фонд статистической информации // Сайт Natsional'ного статистического комитета Монголии "1212.mn" [Электронный ресурс]. URL: http://www.1212.mn/stat.aspx?LIST_ID=976_L18 (дата обращения: 10.04.2018)

Бадараев Д.Д., Гомбожапов А.Д. Миграционные потоки в зоне "Монгольского экономического коридора".

Статья посвящена рассмотрению миграционных потоков в зоне "монгольского экономического коридора". Показана преимущественная роль Центрального транспортного коридора, пролегающего через трансграничные территории Автономного района Внутренняя Монголия КНР, Монголии и Республики Бурятия. На основе новейших статистических данных и результатов социологических исследований представлены особенности миграционных движений и пассажиропотоков, проанализированы пропускные способности пограничных пунктов. Отмечены существующие и потенциальные риски и возможности для улучшения социальных коммуникаций и миграционных потоков на маршрутах монгольского коридора.

Ключевые слова: монгольский экономический коридор, внешнеторговый оборот, трансграничная миграция, социальные коммуникации, АРВМ, Монголия, Республика Бурятия

Badaraev D.D. Gombozhapov A.D. Migration flows in a zone of "The Mongolian economic corridor".

Article is devoted to consideration of migration flows in a zone of "the Mongolian economic corridor". The primary role of the Central transport corridor lying through cross-border territories of the Inner Mongolia Autonomous Region, Mongolia and Republic of Buryatia is shown. On the basis of latest statistical data and results of sociological researches features of migration movements and passenger traffics are presented, capacities of border check-points are analysed. The existing and potential opportunities for improvement of social communications and migration flows on routes of the Mongolian corridor are noted.

Key words: Mongolian economic corridor, foreign trade turnover, cross-border migration, social communications, Inner Mongolia Autonomous Region, Mongolia, Republic of Buryatia

Для цитирования: Бадараев Д.Д., Гомбожапов А.Д. Миграционные потоки в зоне "Монгольского экономического коридора" // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2018. № 2. С. 30–39. DOI: 10.24866/1998-6785/2018-2/30-39

For citation: Badaraev D.D. Gombozhapov A.D. Migration flows in a zone of "The Mongolian economic corridor" // Ojkumena. Regional researches. 2018. № 2. P. 30–39. DOI: 10.24866/1998-6785/2018-2/30-39

