

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2018, №4, Том 10 / 2018, No 4, Vol 10 <https://esj.today/issue-4-2018.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/36NZVN418.pdf>

Статья поступила в редакцию 18.06.2018; опубликована 06.08.2018

Ссылка для цитирования этой статьи:

Арустамов Э.А., Волгин А.В., Крылов П.М., Шильнов А.А. Стратегические направления отраслевого и пространственно-экономического развития Республики Бурятия // Вестник Евразийской науки, 2018 №4, <https://esj.today/PDF/36NZVN418.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

For citation:

Arustamov E.A., Volgin A.V., Krylov P.M., Silnov A.A. (2018). Strategic directions of sectoral and spatial-economic development of the Republic of Buryatia. *The Eurasian Scientific Journal*, [online] 4(10). Available at: <https://esj.today/PDF/36NZVN418.pdf> (in Russian)

УДК 55

Арустамов Эдуард Александрович

ГОУ ВО МО «Московский государственный областной университет», Москва, Россия
Заведующий кафедрой «Экологии и природопользования»
АНО ВПО ЦС РФ «Российский университет кооперации», Москва, Россия
Профессор кафедры «Менеджмента и торгового дела»
Доктор экономических наук, заслуженный деятель науки РФ
E-mail: eduard-arustamov@yandex.ru

Волгин Александр Владимирович

ГОУ ВО МО «Московский государственный областной университет», Мытищи, Россия
Заведующий кафедрой «Экономической и социальной географии» Географо-экологического факультета
Кандидат географических наук, профессор
Почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации (2008 г.)
E-mail: av.volgin@mgou.ru
РИНЦ: https://elibrary.ru/author_items.asp?authorid=803508

Крылов Петр Михайлович

ГОУ ВО МО «Московский государственный областной университет», Мытищи, Россия
Доцент кафедры «Экономической и социальной географии»
Кандидат географических наук
E-mail: pmkrylov@yandex.ru
РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=223158

Шильнов Александр Анатольевич

ГОУ ВО МО «Московский государственный областной университет», Мытищи, Россия
Доцент кафедры «Экономической и социальной географии» Географо-экологического факультета
Кандидат военных наук
Почетный работник профессионального образования Российской Федерации (2009 г.)
E-mail: aa.shilnov@mgou.ru
РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=795728

**Стратегические направления
отраслевого и пространственно-экономического
развития Республики Бурятия**

Аннотация. Статья посвящена современным аспектам развития одного из российских регионов – Республики Бурятия. Рассмотрены общие геополитические, геоэкономические и иные факторы пространственно-экономического развития региона. Подробно рассмотрены

отраслевые составляющие перспективного развития региона. В том числе: транспортно-логистический комплекс, промышленность, сельское хозяйство, туризм и приграничное сотрудничество. Сделаны выводы о высокой зависимости развития региона от внешних факторов. К ним можно отнести колебания цен на мировых товарно-сырьевых биржах, тарифы для перевозок грузов на железной дороге, общую геополитическую ситуацию в мире. Формирование туристско-рекреационных кластеров с их центрами определяет полюса и точки экономического роста территории республики. Агропромышленный комплекс Республики Бурятия в связи с ориентацией нашей страны на международное разделение труда получит стимул для выхода отдельных отраслей на межрегиональный, российский и международный рынок.

Ключевые слова: Республика Бурятия; озеро Байкал; ресурсный потенциал; пространственное развитие; транспортно-логистический комплекс; приграничное сотрудничество; конкурентные преимущества территории; особая экономическая зона; Улан-Удэнская агломерация

Республика Бурятия (РБ) – один из ключевых регионов Восточной Сибири, Сибирского федерального округа (СФО). Республика сочетает в своём геополитическом и экономико-географическом положении приграничное и важное транзитное транспортно-коммуникационное значение. С другой стороны, территория региона представляет собой «экономическую пустыню» с небольшими ареалами экономически освоенной территории. В первую очередь, это столица республики – город Улан-Удэ, а также территории вдоль двух осей развития региона – Транссибирской железнодорожной магистрали в южной части региона и участка Байкало-Амурской магистрали (БАМа) на севере региона.

Геополитические и геоэкономические факторы развития Республики Бурятия имеют большое значение в свете долгосрочной перспективы и текущего планирования организации ее территорий, использования конкурентных преимуществ республики и рационального использования ее ресурсного потенциала.

Геоэкономическое значение минерально-сырьевого потенциала весьма велико. Природные ресурсы Бурятии многообразны, а в большинстве случаев – уникальны, их освоению благоприятствует мировая конъюнктура, что создает благоприятные предпосылки для расширения хозяйственных связей в рамках Азиатско-Тихоокеанского региона.

С позиций перспектив и в контексте геополитических интересов РФ, СФО и РБ, следует выделить высоко конкурентные виды минерально-сырьевых ресурсов. Государственным балансом Российской Федерации и территориальным балансом Республики Бурятия учтены более 600 различных месторождений полезных ископаемых [6]. Это, прежде всего, уникальные по запасам и чистоте сырьевой базы особо чистого кварца в пределах Прибайкальской и Восточно-Саянской кварценосных провинций.

Выявлено около 10 месторождений в ряде районов: Окинском (наиболее изучены), Северобайкальском (лучшие по геологическим и экономическим показателям), Баунтовском и Хоринском. Практически все они требуют дополнительной геологической разведки. На Черемшанском месторождении (Прибайкальский район) ведется добыча кварцита, используемого для производства металлургического кремния на территории Иркутской области. Также значительны запасы полиметаллических руд.

Подготовлены к промышленному освоению месторождения Озерное, Назаровское (золото-цинковое) и Холоднинское (лицензии крупнейших полиметаллических месторождений – Озерного и Холоднинского, а также Назаровского золото-цинкового месторождения, Ермаковского бериллиевого и Никольского каменноугольного – уже распределены).

Бурятия располагает богатыми вольфрамовыми рудами. Холтосонское месторождение занимает по запасам вольфрама второе место в мире после месторождения Сихуашань в Китае. Среднее содержание WO₃ в рудах Холтосонского месторождения составляет более 0,6 %. В настоящее время объект находится в резерве.

Значительна доля Бурятии в общероссийских разведанных запасах молибденового сырья (37 %). Пятая часть этих запасов представлена богатыми рудами с содержанием полезного компонента, выше 0,1 %. В Республике разведаны Ореkitканское и Жарчихинское месторождения. Первое расположено в Баунтовском районе недалеко от границы с Читинской областью. По экспертным оценкам экономические показатели этого месторождения могут принести совокупный доход порядка 250 млн долларов.

Не имеют аналогов в мире месторождения бурятского нефрита всех сортов. В республике три ареала распространения нефрита: Окинский район – зеленый нефрит, Закаменский – темный, наименее ценный нефрит, Муйский и Баунтовский – белый, самый редкий нефрит. Этот камень пользуется большим спросом в странах восточной Азии, прежде всего в Китае и Южной Корее. Жители этих стран используют белый нефрит в эзотерических целях, к примеру: камень неба, земли мудрости и здоровья.

Месторождение хризотил-асбеста в Муйском районе, расположенное в зоне Байкало-амурской магистрали (БАМ) в 25 км к юго-востоку от станции Таксимо, отличается от всех известных месторождений более высоким содержанием волокна и уникальной насыщенностью текстильными сортами. Среднее содержание асбеста составляет 6,9 %, что выше, чем на всех добывающих предприятиях Российской Федерации.

В республике разрабатывается несколько крупных месторождений плавикового шпата (Эгитинское, Наранское, Хурайское), подготовлены к эксплуатации и другие. Значительна сырьевая база нетрадиционных видов агрохимического сырья. Есть возможность производить самый дешевый в мире фосфатный тук, так называемую фосфоритную муку. Наиболее изученными и оптимальными являются месторождения Харанурское в Окинском районе и Ошурковское в Иволгинском районе.

Далее рассмотрим перспективы транспортно-коммуникационного комплекса. К настоящему времени включение Бурятии в глобальные транспортные инфраструктуры возможно за счет прохождения по ее территории Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, ведущих в Монголию (г. Улан-Батор) и Китайскую Народную Республику, а также развития авиасообщения посредством аэропорта «Байкал».

Основным транспортным коридором развития республики и главным направлением ее внешних выходов являются Транссиб и федеральная автомобильная дорога «Байкал» на участке Иркутск – Улан-Удэ – Чита, протяженностью по территории Бурятии 432 км. От Улан-Удэ имеется прямой выход к границе с Монголией по федеральной трассе А-165 «Улан-Удэ – Кяхта», протяженностью 219 км, где расположен основной исторически сложившийся пограничный переход.

Второй выход к границе имеется по направлению в сторону изолированной внутриконтинентальной котловины оз. Хубсугул на территории Монголии. Он расположен в юго-западной части Бурятии вдоль федеральной дороги А-64 «Култук – Монды», протяженностью 180 км. По существу, это транспортный коридор, являющийся прямым выходом торговых потоков с территории Монголии в район формирующейся Иркутской агломерации [5]. Снижает эффект геополитического положения республики не только ее удаленность от морских побережий, но и пролегание ее границ по горным хребтам к другим субъектам РФ, таких как Иркутская область, Забайкальский край и республика Тыва.

Одним из ведущих железнодорожных переходов при перевозках грузов в Монголию и Китай является станция Наушки на участке «Улан-Удэ – Наушки» Транссибирской магистрали. С позиций перспектив развития внешних связей республики рассматривается вариант строительства железнодорожной магистрали «Н. Уоян – Могзон Забайкальского края», соединяющей Транссиб с БАМом и проходящая через наиболее перспективные районы концентрации минерально-сырьевых и лесных ресурсов.

Таким образом, филиалом ОАО «РЖД» на территории Республики Бурятия планируется выполнение следующих экономически и стратегически весьма важных мероприятий, повышающих эффективность работы Транссиба и обеспечивающих наращивание его геополитических функций:

- развитие сортировочной станции Тальцы;
- выход на проектную мощность станций Северо-Муйского тоннеля;
- развитие международного транспортного коридора для увеличения переработки крупнотоннажных, до 6000 т, поездов на направлении Ангарск – Наушки, являющийся пограничным переходом на границе с Монголией – Эрлянь, эксплуатирующийся совместно с монгольскими железными дорогами;
- электрификация участка Улан-Удэ – Наушки для обеспечения роста экспорта и транзитных контейнерных перевозок через Монголию;
- развитие пограничного перехода на станции Наушки, внедрение единого информационного комплекса совместно с пограничными и таможенными органами;
- развитие единого комплекса по предоставлению услуг грузовладельцам совместно с автомобильным транспортом на местах общего пользования с большой переработкой грузов (Тальцы, Наушки);
- увеличение перерабатывающей способности грузовых дворов станций Улан-Удэ и Тальцы за счет технической перевооруженности, совершенствования технологий и информационной поддержки;
- развитие средств телекоммуникаций, сетей передачи данных и информационных технологий с целью ускорения продвижения грузов через пограничные переходы с использованием систем автоматической идентификации подвижного состава и упрощения таможенного и пограничного оформления.

На Восточно-Сибирской железной дороге (ВСЖД) введены в работу локомотивы нового типа – «Ермак». Планируется, что эти локомотивы будут перевозить нефть в Китай от нефтеналивной станции Суховская до Улан-Удэ. Специфика города Улан-Удэ – выполнение столичных функций на уровне республики в составе РФ, что накладывает на город специфические черты [7]. Международный Аэропорт «Байкал» города Улан-Удэ выполняет функцию межрегиональных связей региона, а также:

- обеспечивает воздушную связь как с ближайшими регионами Сибирского Федерального округа: Иркутской областью (г. Иркутск, Братск и др.), Забайкальским краем (г. Чита), Республикой Саха-Якутия (г. Якутск); так и внутри Республики, имеющей значительную территорию, и где воздушный транспорт является единственным для связи и развития населенных пунктов;
- является базовым аэропортом для ОАО «Авиакомпания Бурятские авиалинии» по обслуживанию вертолетного и самолетного парка;

- является центром пересечения воздушных трасс между Юго-Восточной Азией и Европейской частью РФ, а также кросс-полярных маршрутов из Юго-Восточной Азии в Северную Америку;
- стратегическое расположение делает Аэропорт конкурентоспособным местом для технической посадки, дозаправки и наземного обслуживания грузовых самолетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона, прежде всего России и Китая;
- близость к Байкалу, в сочетании с наличием железнодорожных и автомобильных выходов к его побережью, а также возможность осуществления полетов в г. Северобайкальск, создает благоприятные возможности для значительного роста туристического пассажиропотока через международный аэропорт Улан-Удэ;
- дополнительные преимущества создают возможность растормаживания грузов, перевозимых грузовыми авиакомпаниями из Китая в Россию, на специальных таможенных складах на территории Аэропорта.

Транспортно-коммуникационный комплекс Бурятии имеет достаточно высокий потенциал для включения Республики Бурятия в мировые и трансрегиональные процессы внешнего порядка, что является важной предпосылкой интенсификации развития экономики республики. Однако Республика Бурятия характеризуется высоким уровнем транспортной уязвимости населения [4].

Реализацию геоэкономических интересов России в зоне Азиатско-Тихоокеанского региона, Юго-Восточной Азии, Евроазиатского экономического сотрудничества обеспечивает благоприятное геостратегическое положение Республики Бурятия и Улан-Удэнского транспортного узла на Транссибе, с выходом на БАМ и МТК «Запад – Восток», а также имеющего выход через Монголию к транспортным коммуникациям Центрального Китая и далее, к международным морским портам.

Опорными инфраструктурными элементами транспортно-логистического комплекса республики, обеспечивающими транспортные связи региона с другими регионами России, европейскими странами, странами АТР и Юго-Восточной Азии, являются:

- транссибирская железная дорога, ее магистральное ответвление – ТS-8 «Улан-Удэ – Наушки – Улан-Батор» и Байкало-Амурская железнодорожная магистраль;
- автомобильные дороги федерального значения М-55 «Байкал» (Иркутск – Улан-Удэ – Чита) и А-165 Улан-Удэ – Кяхта (как часть международной автомагистрали «Улан-Удэ – Улан-Батор – Пекин»), автомагистраль республиканского значения – Баргузинский тракт, проходящий вдоль восточного побережья озера Байкал;
- международный аэропорт г. Улан-Удэ.

Источниками формирования грузопотоков для транспортно-логистического комплекса республики будут являться:

- развитие инфраструктуры международных транспортных коридоров «Транссиб», создание и гармонизация нормативно-правовой базы в рамках процессов интеграции в мировую транспортную систему (формирование нового транспортного коридора РФ – Монголия – Китай);
- создание соответствующих условий для дистрибуции товаров из региона Юго-Восточной Азии, Индии, Ближнего Востока и др.;

- предоставление комплекса логистических услуг, предполагающих, в том числе, контейнеризацию грузов;
- переключение грузопотоков с других видов транспорта за счет организации регулярных рейсов, ускоренных контейнерных и контрейлерных поездов;
- реконструкция пункта пропуска «Монды», аэропорта Кырен, а также сооружение транзитной ЛЭП-500.

Все мероприятия должны быть всесторонне научно-обоснованы и соответствовать требованиям рационального использования природных ресурсов и экологической безопасности [1, 2, 3].

ЛИТЕРАТУРА

1. Арустамов Э.А., Баркалова Н.В., Левакова И.В. Экологические основы природопользования // учебник / Москва, 2005, для студентов учреждений среднего профессионального образования / (3-е издание, переработанное и дополненное).
2. Арустамов Э.А., Волощенко А.Е., Гуськов Г.В., Косолапова Н.В., Платонов А.П., Прокопенко Н.А. Природопользование // учебник / Москва, 2004, для студентов вузов, обучающихся по экономическим специальностям / (6-е издание, переработанное и дополненное).
3. Арустамов Э.А., Косолапова Н.В., Прокопенко Н.А., Гуськов Г.В. Безопасность жизнедеятельности // учебник / Москва, 2017, для студентов учреждений среднего профессионального образования / Москва, 2017. (16-е издание).
4. Крылов П.М. Транспортная уязвимость населения в начале XXI века. // Известия РАН. Серия Географическая, 2012, №1, с. 26-35.
5. Кудрявцев А.Ф., Лекомцев А.Л., Сидоров В.П. Особенности Ижевской агломерации и перспективы её развития // Экологический консалтинг, 2015 г., №3, с. 30-34.
6. Постановление правительства Республики Бурятия от 15 декабря 2007 г. №410 «О стратегии социально-экономического развития Республики Бурятия до 2025 г.».
7. Семина И.А. Развитие транспортной инфраструктуры Саранска при реализации столичных функций // Регионоведение, 2015 г., №1, с. 57-66.

Arustamov Eduard Aleksandrovich

Moscow region state university, Moscow, Russia
Russian university of cooperation, Moscow, Russia
E-mail: Eduard-arustamov@yandex.ru

Volgin Alexander Vladimirovich

Moscow state regional university, Mytischki, Russia
E-mail: av.volgin@mgou.ru

Krylov Peter Mihaylovich

Moscow state regional university, Mytischki, Russia
E-mail: pmkrylov@yandex.ru

Silnov Alexander Anatolevich

Moscow state regional university, Mytischki, Russia
E-mail: aa.shilnov@mgou.ru

Strategic directions of sectoral and spatial-economic development of the Republic of Buryatia

Abstract. The article is devoted to the modern aspects of the development of one of the Russian regions – the Republic of Buryatia. The General geopolitical, geo-economic and other factors of spatial and economic development of the region are considered. The article considers in detail the sectoral components of the future development of the region. Including: transport and logistics complex, industry, agriculture, tourism and cross-border cooperation. The conclusions about the high dependence of the region's development on external factors. These include fluctuations in prices on the world commodity exchanges, tariffs for the transport of goods by rail, the General geopolitical situation in the world. The formation of tourist and recreational clusters with their centers determines the poles and points of economic growth of the territory of the Republic. The agro-industrial complex of the Republic of Buryatia in connection with the orientation of our country to the international division of labor will receive an incentive to enter certain industries into the interregional, Russian and international market.

Keywords: Republic of Buryatia; lake Baikal; resource potential; spatial development; transport and logistics complex; cross-border cooperation; competitive advantages of the territory; special economic zone; Ulan-Ude agglomeration