

Однако в сравнении с динамично развивающимся и постоянно финансируемым транспортным проектом ТРАСЕКА, проект «Япония — Россия — Европа» пока остается на уровне идейных перспектив.

Список использованной литературы и источников

1. Костанов А. И. Самая восточная дорога России: Очерки истории Сахалинской железной дороги [Электронный ресурс] / А. И. Костанов. — М. : Транспорт, 1997. — 220 с. — URL: <http://vff-s.narod.ru/sakh/tp/t00.htm>.
2. О возможности улучшения климата нашего побережья Японского моря [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.mostsakhalin.ru/publications/detail.php>.
3. Суходолов А. П. Транзитный потенциал России. Продолжение / А. П. Суходолов [Электронный ресурс] // Наука в Сибири. — 2002. — № 13. — URL: <http://www.sbras.ru/HBC/hbc.phtml>.
4. Транспортные связи Европа-Азия: материалы конф. — М., 2006.
5. Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали — мост между прошлым и будущим России / под ред. В. Н. Тарасовой, В. С. Наговицына. — М. : Изд-во Центра «Транспорт», 2005. — 348 с.

Информация об авторе

Кузнецова Яна Александровна — кандидат исторических наук, ученый секретарь, Институт истории СО РАН, 630090, г. Новосибирск, Николаева, 8, e-mail: scriptor@history.nsc.ru.

Author

Kuznetsova Yana Alexandrovna — PhD in Historical Sciences, Scientific Secretary, Institute of History of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, 8, Nikolaev st., Novosibirsk, 630090, e-mail: scriptor@history.nsc.ru.

УДК 327(57+517.3)
ББК 66.4

**Л. В. КУРАС,
Б. Д. ЦЫБЕНОВ**

РОССИЙСКО-МОНГОЛЬСКОЕ ПРИГРАНИЧЬЕ: КЯХТА В НАЧАЛЕ XXI в. *

В статье освещены проблемы и перспективы развития российского приграничного города Кяхта. На основе новейших данных рассмотрены вопросы строительства таких крупных проектов как АТК «Кяхта», СТЗ «Алтанбулаг» и МАПП «Кяхта».

Ключевые слова: Кяхта, развитие, проблемы, автотуристический кластер, свободная торговая зона, таможня, международный автомобильный пункт пропуски.

* Работа выполнена при финансовой поддержке проектов СО РАН № 17 «Монголия — Сибирь в ретроспективе веков» и РГНФ № 12-24-03002 «Маймачен. Прообразы свободных экономических зон в Российской империи: история, современность, перспективы».

*L. V. KURAS,
B. D. TSYBENOV*

RUSSIAN-MONGOLIAN FRONTIER: KYAKHTA IN THE BEGINNING OF XXI CENTURY

The article is devoted to the problems and prospects of development of the Russian border town of Kyakhta. Questions of construction of large projects as ATC «Kyakhta», FTZ «Altanbulag» and IAC «Kyakhta» were studied on the basis of new data.

Keywords: Kyakhta, development, problems, auto-tourist cluster, free trade zone, customs, international automobile checkpoint.

На протяжении многих веков город Кяхта, основанный в 1728 г. графом С.Л. Рагузинским, являлся важным форпостом России в Центральной Азии, основным центром русско-китайской торговли на «Великом Чайном пути». В 60-е гг. XVIII в. торговля в Кяхте составляла 7,3 % от внешнеторгового оборота России. К тому времени правительство России отказалось от казенной монополии в Кяхтинской торговле и разрешило купцам свободно торговать с китайцами [3, с. 79]. К концу правления императрицы Екатерины II только таможенные сборы от кяхтинской торговли достигали 1 млн р. ежегодно (50 % всех собираемых государством пошлин) или 2 % государственного бюджета того времени. Капитализация экономики Кяхты была более чем в 140 раз выше российской экономики в целом. В середине XIX в. 95 % ввозимого в Россию чая поступало через Кяхту, а ее торговые обороты достигали 30 млн р. в год. В городе проживало 20 миллионов. Совокупный капитал кяхтинских предпринимателей в 1855 г. превышал 160 млн р., что делало Кяхту крупнейшим торговым и финансовым центром государства [6, с 5]. После открытия кратчайшего морского пути в страны Азии через Суэцкий канал (1869 г.) и постройки Китайско-Восточной железной дороги (1903 г.) Кяхта потеряла значение главного центра чайной торговли. Утрата торгово-посреднических функций привела к неизбежному экономическому угасанию Кяхты. Торгово-экономические отношения с Монголией в советский период развивались на централизованной основе, что не предполагало каких-либо местных инициатив. Следует также отметить, что железная дорога, по которой осуществлялись основные объемы советско-монгольских связей, прошла в стороне от Кяхты через пограничный пункт Наушки, расположенный в 35 км [7]. В советское время Кяхта превратилась в один из типичных городов с военным гарнизоном, обеспечивающих стратегические интересы СССР, а затем и России в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Тем не менее, богатая история оставила глубокий след во внешнем облике города. В настоящее время он представляет собой сосредоточие памятников истории и культуры федерального и республиканско-

го значения. Город расположен в южной части Республики Бурятия, в 235 км от столицы г. Улан-Удэ, территория занимает площадь около 24,8 км²; с северной стороны он граничит с муниципальным образованием «Усть-Кяхтинское»; с северо-востока — с сельским поселением «Усть-Киранское», с южной стороны — с Монголией вдоль государственной границы Российской Федерации, с запада — с муниципальным образованием «Хоронхойское». Со слов горожан, в городе можно выделить ряд исторически сложившихся районов: Пивзавод, Бурводстрой, Площадка, Слобода, историческая часть Кяхты, Старая Слобода, Райпо (также называют «Белые казармы»). По данным на начало 2010 г. в Кяхте проживало 19 538 чел., наблюдалась положительная демографическая ситуация, среднегодовой естественный прирост населения составлял 140 чел., миграционный — 150 чел. Численность трудоспособного населения составляла около 12 300 чел., или 63 % от общей численности населения города [6, с. 7].

Ключевыми факторами современного развития города остаются таможня и военные гарнизоны. По нашим данным, работа на таможне и служба по контракту в пограничных войсках и вооруженных силах Российской Федерации остаются самыми престижными занятиями как мужского, так и женского населения Кяхты. Самый большой налог НДФЛ городской бюджет получает от госслужащих и военных; от Федеральной таможенной службы в бюджет Кяхты поступает около 10 % от подоходного налога служащих таможни, 20 % — в бюджет Кяхтинского района. В целом горожане с большой тревогой воспринимают начавшееся реформирование в Вооруженных Силах, ведущее к резкому сокращению, по некоторым сведениям, и полному выводу военных гарнизонов Кяхты. В частности, муссируются слухи о полном выводе воинской части из легендарных «Красных казарм» до 2020 г. Отъезд военнослужащих и их семей неизбежно приведет к снижению как численности населения Кяхты, так и его покупательной способности. В целом снижение доходов населения, начавшееся в 90-х гг. XX в. в период рыночных трансформаций, сократила рыночную емкость Кяхтинского района, сузила возможности сбыта продукции на местном рынке. Бедность населения превратилась в самую острую проблему развития города и всего района. О превращении Кяхтинского района в окраину периферийной Бурятии свидетельствует отставание района от среднереспубликанского уровня по многим социально-экономическим показателям. Сокращение трудового потенциала в дальнейшем станет серьезной преградой на пути экономического развития города и района [6, с. 24].

Несмотря на многие проблемы, социально-экономическое развитие муниципального образования «город Кяхта» в 2012–2013 гг. характеризовалось увеличением объемов выпуска промышленной продукции и ростом производительности труда, расширением сферы услуг и

улучшением их качества, ростом инвестиций в основное производство и строительство дорог. В городе были открыты новые производства по государственной Программе поддержки самозанятости, такие как цех по производству мясных полуфабрикатов (индивидуальный предприниматель Б.Д. Патархеев); кондитерские производства (индивидуальный предприниматель Цыремпилова Е.В. и индивидуальный предприниматель В.В. Рыбаченко). Кроме того, были открыты производство мясных полуфабрикатов в Кяхтинском Райпо и хлебопекарня в торговом центре «Титан» (индивидуальный предприниматель В.В. Бредний). Заметим также, что в городе зарегистрированы и фермеры, однако по данным городской администрации, свои хозяйства они держат в близлежащих деревнях. Тем не менее, визуальное ознакомление с городом выявляет достаточно интенсивный процесс рурализации — явление ныне обычное для малых российских городов, включая и столицу Республики Бурятия г. Улан-Удэ. Прибывающие на постоянное место жительства сельские жители и горожане застраивают деревянными домами окраины города, включая поселок Суджа. Если жителю, согласно каким-либо льготам, положены 8 соток земли, то городская администрация идет ему навстречу и выделяет земельный участок. Такие участки для льготной категории граждан в основном выделяются на территории п. Слобода. В целом активно застраиваются земли, лежащие между Кяхтой и Слободой. В то же время наблюдается перспектива сужения городской территории, поскольку военные базы и другие территории, принадлежащие Министерству обороны, расположены в разных окраинах и не дают возможности для расширения города. Поэтому можно прогнозировать дальнейшее расширение Кяхты через освоение военных городков.

По данным главного специалиста по экономическому развитию городской администрации г. Кяхта В.И. Русанова, администрация принимает меры по благоустройству территорий и улучшению эстетического состояния городской среды. На протяжении двух лет (2010–2011 гг.) шла реставрация Воскресенской церкви, на которую было затрачено 90 млн р. из ФЦП «К 350-летию вхождения Республики Бурятия в состав Российского государства». Имеется еще один проект реставрации Троицкого собора, спонсором которого является депутат Государственной думы М.В. Слипенчук. Для реставрации собора потребуются немалые вложения, поэтому планируется также участие в ФЦП. В целом можно отметить отсутствие должной государственной поддержки мероприятий по сохранению памятников истории и культуры, что привело в итоге к современному аварийному состоянию многих объектов историко-культурного наследия. Видно, что значительная часть исторической деревянной застройки исчерпала свой ресурс и требует ведения реставрационно-восстановительных работ. В то же время в городе проводятся активные работы по улучшению внешнего вида исторической части города,

включая и зеленые зоны: скверы, сады, аллеи; в ряде мест установлены навесные фонари, стилизованные под старину. В парках, на многих пешеходных дорожках уложена тротуарная плитка. Регулярно проводится ямочный ремонт дорог, который администрация осуществляет за счет своих финансовых средств, асфальтирование дорожного полотна проводится в рамках ФЦП. Скамейки в городе, также стилизованные под старину, изготовлены на средства индивидуальных предпринимателей; на каждом изделии имеется своеобразный логотип с фамилией спонсора, например, «Федотов», «Венедиктов».

Жители города возлагают большие надежды на строительство автотуристского кластера «Кяхта», призванного стать местом рекреации для туристов, следующих из Китайской Народной Республики и стран Юго-Восточной Азии в регионы Сибири, на озеро Байкал, в частности, в особую экономическую зону «Байкальская гавань». По прогнозной оценке в 2016 г. количество обслуженных туристов на территории автотуристского кластера достигнет 250 тыс. чел. в год, численность созданных рабочих мест — 411. Проект рассчитан на одновременное пребывание более 800 чел. [1, с. 2–3]. Укрупненный инвестиционный проект создания автотуристского кластера «Кяхта» включает в себя 10 инвестиционных проектов, предусматривающих, помимо капитального строительства гостиниц и ресторанов, также и строительство складов временного хранения товаров, автостоянок, станций технического обслуживания автотранспорта и пр. В настоящее время за счет бюджетного финансирования проводятся работы по созданию объектов инфраструктуры, дорог на территории поселка Слобода (в составе города Кяхта), где запланировано строительство автотуристского кластера. В рамках ФЦП «Охрана озера Байкал и социально-экономическое развитие Байкальской природной территории на 2012–2020 гг.» планируется в Слободе строительство очистных сооружений производительностью на 3 тыс. м³ в сутки.

По данным экономического отдела Кяхтинского района, на территории АТК «Кяхта» летом 2013 г. начато строительство водозаборных сооружений (подрядчик ООО «Китой»). По данным на конец августа 2014 г. водозабор и сети водоснабжения, общая стоимость работ которых составила 62,1 млн р., готовы к эксплуатации. Разработан также проект котельной тепловой мощностью 10 гигакалорий в час, с тепловыми сетями; ее стоимость оценивается в 231 млн р. В настоящее время заявка на строительство котельной отправлена в федеральное агентство по туризму. Минтранс РБ и администрация Кяхтинского района разрабатывают проект на строительство трансформаторной электростанции с сетями, ориентировочной стоимостью 220 млн р. После создания необходимых инфраструктурных сетей, по словам начальника экономического отдела Кяхтинского района Д.Ц. Банзарова, «даем бизнесу точки подключения к ней, предоставляем земельные участки под гостиницы,

офисы, рестораны и другие объекты. Таким образом, бизнес должен построить туристическую инфраструктуру».

На примере ускоренного масштабного строительства особая экономическая зона «Байкальская гавань» на территории Прибайкальского района Республики Бурятия можно предположить быстрые темпы строительных работ и в автотуристском кластере «Кяхта». Инвесторы представлены ведущими компаниями Республики Бурятия, включая торговые центры «Титан», «Абсолют», общества с ограниченной ответственностью «Данак», «Икат плюс», «СТАМстрой», «Роснефть», «Автоинвест-Кяхта».

Активная деятельность, связанная со строительством свободной торговой зоны «Алтанбулаг», наблюдается и по другую сторону российско-монгольской границы. По данным на октябрь 2013 г. в свободной торговой зоне зарегистрировано 87 компаний и фирм, из которых 83 — монгольские, 2 — российские (компании «Бизнес-контакт» и «Автоцвет»), 1 — китайская («Ургалт зам»), 1 — корейская («Алтанбулагийн хөгжил»). Заметим, что ранее в списках инвесторов числилась и такая крупная российская компания как «Мясной союз России» [2, с. 142]. Три компании начали инвестировать различные строительные объекты. По неподтвержденной информации, некоторые компании и фирмы намерены объединить усилия, группироваться по 5–6 компаний для полноценного инвестирования строительства объектов. Усиление строительных работ по созданию свободной торговой зоны вызывает интерес у компаний и фирм многих стран. Известно также, что в 2013 г. особое внимание к делам свободной торговой зоны проявили белорусские фирмы, заинтересованные в поставке грузовых автомашин, в частности марки «Белаз» в Китайскую Народную Республику и другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

В наших предыдущих публикациях было прослежено строительство инфраструктуры свободной торговой зоны с 2004 по 2012 г. [5, с. 162–168]. В 2013 г. нами был изучен ход строительных и других работ по созданию инфраструктуры свободной торговой зоны «Алтанбулаг». Проведено визуальное изучение свободной торговой зоны, получена новейшая информация от сотрудников администрации свободной торговой зоны «Алтанбулаг» (информаторы — главный сотрудник Б. Онорбат, сотрудник Хатанбаатар). В результате исследования выяснено, что масштабы строительных работ 2013 г. в основном охватили небольшой участок свободной торговой зоны площадью 2 га (общая площадь свободной торговой зоны «Алтанбулаг» составляет 500 га). Данный участок свободной торговой зоны примыкает непосредственно к монгольско-российской границе и по плану должен стать основной площадкой для международных торговых операций.

В 2013 г. были продолжены монтажно-ремонтные работы инфраструктуры свободной торговой зоны (объектов канализационной сети,

очистных сооружений), частично возведены в 2013 г. два здания. Одно здание предназначено для администрации и служащих свободной торговой зоны, по данным на октябрь 2013 г., проводились работы по монтажу окон второго этажа здания. Другое строящееся здание представляет собой собственно торгово-выставочный центр, где будут проходить торговые операции, а также размещены товары или информация о них. Торговый центр представляет собой здание каркасного типа, строится из железобетонных конструкций на инвестиции монгольской компании «Норс Барс». В настоящее время возведен лишь каркас здания, без покрытия. Участок строительства (отмеченные выше 2 га) полностью зацементирован в 2013 г., проложены автомобильные дороги и пешеходные дорожки, тротуары. Определено место для контейнерной площадки (на 98 контейнеров). Предполагается, что структура размещения контейнеров будет аналогичной планировке рынка «Барс зах» в Улан-Баторе, состоящего из контейнеров. Разграничено место для автостоянки и автомобильных весов. Автомобильные весы на данный момент не установлены, инвестором работ по установке весов должна стать компания «Норс Барс». Из других запланированных на 2013 г., но не завершённых работ, можно отметить начавшееся осенью 2013 г. строительство туалета. В 2014 г. администрацией свободной торговой зоны «Алтанбулаг» запланировано выполнение следующих основных задач: во-первых, возведение тепловой электростанции; во-вторых, начало строительства железнодорожной ветки от свободной торговой зоны к российско-монгольской железной дороге, протяженностью 25 км. В настоящее время проходят обсуждения вариантов прохождения железнодорожного пути (основной вариант — строительство железнодорожной ветки Сухэ-Батор — Алтанбулаг). Возможно, данное обстоятельство вернет к жизни дискуссию о возможном проведении железнодорожной ветки через Кяхту по линии Гусиноозерск — Кяхта — Алтанбулаг — Сухэ-Батор.

Наряду с началом строительных работ по созданию автотуристского кластера «Кяхта» и свободной торговой зоны «Алтанбулаг» продолжают интенсивные строительные работы и в международном автомобильном пункте пропуска «Кяхта». По программе «Государственная граница 2012–2020» организацией «Ространсстрой» будет построен пассажирский терминал или дорожные направления. Объекты будут сдаваться поэтапно, окончательная сдача объектов намечена на сентябрь 2015 г. Увеличение количества полос движения должно существенно отразиться на пропускной способности международный автомобильный пункт пропуска «Кяхта». Проектная мощность оценивается в 1000 автомобилей в сутки, что позволит в два раза увеличить проходимость через границу [4, с. 190]. Сумма финансирования реконструкции МАПП составила 602 млн р. Завершение работ планируется в сентябре 2015 г.

В связи с вышеозначенными работами можно предположить, что город Кяхта и в целом Кяхтинский район Республики Бурятия имеет неплохие перспективы на возвращение статуса торгового центра и восточных ворот России в Азию. Реализация вышеуказанных проектов способно вывести Кяхту на качественно новый уровень развития, способствовать развитию туристской и сервисной инфраструктуры города. Полноценная работа АТК «Кяхта» и МАПП вкупе с планируемым объемом туристического потока явятся катализатором развития и других отраслей экономики и промышленности и в дальнейшем привести к возрождению Кяхты в виде трансграничного города с новейшими технологиями и высокоразвитой индустрией.

Список использованной литературы и источников

1. Авто-туристический кластер «Кяхта» в Кяхтинском районе Республики Бурятия / сост. Н. Ю. Васильева. — Кяхта, 2011. — 12 с.
2. Курас Л. В. Монголия: «Алтанбулаг» — свободная торговая зона / Л. В. Курас, Б. Д. Цыбенков // Власть. — 2013. — № 2. — С. 141–144.
3. Курас Л. В. Предыстория свободной торговой зоны «Алтанбулаг» / Л. В. Курас, Б. Д. Цыбенков // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2013. — Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2013. — С. 78–83.
4. Курас Л. В. Регионы Сибири и Монголия: проблемы и перспективы приграничного сотрудничества / Л. В. Курас, Б. Д. Цыбенков // Власть. — 2013. — № 7. — С. 188–192.
5. Курас Л. В. Свободная торговая зона «Алтанбулаг» / Л. В. Курас, Б. Д. Цыбенков // Вестник БНЦ СО РАН. — 2013. — № 1. — С. 159–173.
6. Программа социально-экономического развития муниципального образования «Город Кяхта» на 2011-2013 годы и на период до 2017 года «От былого величия к процветанию». — Кяхта, 2010. — 31 с.
7. Улан-Баторская железная дорога (начало XX в. — 1957 г.). Документы и материалы / науч. ред. и сост. Л. В. Курас, Н. Хишигт. — Улан-Удэ: ИПК ФГОУ ВПО ВСГАКИ, 2010. — 258 с.

Информация об авторах

Курас Леонид Владимирович — доктор исторических наук, профессор, главный научный сотрудник, Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН, 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6, e-mail: kuraslv@yandex.ru.

Цыбенков Базар Догсонович — кандидат исторических наук, старший научный сотрудник, Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН, 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6, e-mail: bazar75@mail.ru.

Authors

Kuras Leonid Vladimirovich — Doctor of Historical Sciences, Professor, Senior Researcher, Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, 6, Sakhyanova st., Ulan-Ude, 670047, e-mail: kuraslv@yandex.ru.

Tsybenov Bazar Dogsonovich — PhD in Historical Sciences, Senior Researcher, Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, 6, Sakhyanova st., Ulan-Ude, 670047, e-mail: bazar75@mail.ru.