

УДК 91

Регион: экономика и социология, 2021, № 1 (109), с. 203–235

А.К. Тулохонов, Т.А. Болданов

ПОЛИТИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ РОССИЙСКОГО ПРИГРАНИЧЬЯ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ: ТЕОРИЯ, ВЫЗОВЫ, РЕШЕНИЯ

В статье изложена точка зрения авторов на современные геополитические процессы в российском приграничье. Основное внимание уделено проблемам сохранения целостности географического пространства, рационального использования трансграничных водных бассейнов, анализу рисков и угроз, связанных с формированием новых международных транспортных коридоров, оценке возможности сокращения в новых геополитических условиях транзита через территорию России. Для исследования российской и зарубежной практики формирования трансграничного пространства, решения проблем приграничного сотрудничества использованы исторические труды и работы, отражающие современные научные подходы политической географии. Обоснованы выводы о специфике социально-экономического развития приграничных территорий и экологического сотрудничества в бассейнах крупнейших рек Северной Азии. Особое внимание уделено вопросам историко-культурного сотрудничества приграничных государств и сохранения памяти о победе во Второй мировой войне. Результаты исследования могут быть применены в региональной практике управления социально-экономическими процессами и природопользованием в приграничном пространстве.

Ключевые слова: политическая география; российское приграничье; трансграничные водные бассейны; международные транспортные коридоры; историко-культурное приграничное сотрудничество

Для цитирования: *Тулохонов А.К., Болданов Т.А.* Политическая география российского приграничья в условиях глобализации: теория, вызовы, решения // *Регион: экономика и социология.* – 2021. – № 1 (109). – С. 203–235. DOI: 10.15372/REG20210108.

Политические события последнего времени, происходящие на Украине, в Белоруссии, в Нагорном Карабахе, представляют реальную угрозу социально-экономической стабильности на всем постсоветском пространстве, и в первую очередь на российском приграничье. Как известно, Россия имеет не только самые протяженные сухопутные границы, но и наибольшее количество «соседей по планете». Одни границы существуют с исторических времен, другие возникли после распада Советского Союза.

Согласно принципу, что соседей в политике не выбирают, Россия обязана выстраивать со всеми взаимовыгодные отношения и минимизировать возможные конфликты, неизбежно возникающие в «коммунальных квартирах». И необходимо считаться с интересами каждого из 16 признанных и непризнанных соседей на сухопутных границах. Поэтому возникает необходимость диверсификации приграничных отношений России по географическим направлениям в рамках подходов и методов политической географии. Именно так появилась идея реализации интеграционного проекта академических институтов географического и экономического профилей Сибирского, Уральского и Дальневосточного отделений РАН по исследованию приграничных и трансграничных территорий Азиатской России в целях устойчивого развития [5].

С тех пор прошло много времени, и развитие российского приграничья и трансграничные отношения с соседями претерпели новые коллизии. Преимущественное внимание авторов настоящей статьи будет уделено трем основным проблемам, связанным с исследованием трансграничных отношений: проблеме сохранения целостности российского географического пространства, проблеме рационального водопользования в трансграничных водных бассейнах и проблеме оценки перспектив российского приграничья в условиях формирования новых международных транспортных коридоров.

ТЕОРИЯ ПОЛИТИЧЕСКОЙ ГЕОГРАФИИ В ИССЛЕДОВАНИИ ФОРМИРОВАНИЯ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА НОВОЙ РОССИИ

В теории политической географии в наиболее общем виде все государственные границы рассматриваются в первую очередь с точки зрения их барьерных и контактных функций, закрытости и проницаемости. Затем возникает необходимость оценки той или иной выгоды от географического положения приграничных территорий или, наоборот, явных потерь или упущенных выгод. В условиях глобализации, как правило, предполагается, что приграничное положение должно обеспечивать любому экономическому субъекту возможность получения дополнительных преференций или географической ренты. Однако в российских реалиях такие механизмы не обеспечены соответствующим законодательством.

Если в Европе, где на небольшой территории расположено множество государственных образований, географическое положение субъекта мало влияет на уровень жизни его населения, то в России с ее огромными пространствами удаленность региона от политического и экономического центра страны и его природные условия имеют решающее значение. В центральной части страны при высокой плотности населения фактор транспортной доступности не дает особых преимуществ. Однако по мере удаления от центра население все более сосредоточивается вблизи редкой транспортной сети. В последние десятилетия, вопреки всем директивам и реформам, российское население все больше концентрируется в центре и в «Теплороссии» [6; 8], оголяя и без того малонаселенную периферию. При этом азиатское приграничье несет ощутимые демографические потери. Снижение темпов оттока населения с этих территорий свидетельствует о том, что данная тенденция достигла максимума. Все, кто мог, уже покинули дальние края, а остальные желающие уехать уже не могут сделать это по причине отсутствия средств.

В таких условиях все более актуальными становятся исследования социально-экономических процессов приграничной России, где экономические интересы страны самым тесным образом увязаны

с ее положением в мировом геополитическом пространстве. В ситуации «железного занавеса», имевшей место в недавнем прошлом, закрытость государственных границ страны не позволяла приграничным субъектам использовать свое приграничное положение, а исследования проблем политической географии находились в зачаточном состоянии и сводились чаще всего к общим теоретическим рассуждениям.

Между тем, рассматривая политику как искусство управления государством¹, легко убедиться в том, что в таком понимании она близка по своим задачам к экономике. И совсем не случайно существует данное вождем революции и ставшее крылатым определение политики как концентрированного выражения экономики. Поэтому политическая география рассматривает экономические явления в пространстве с точки зрения того, как они влияют на эффективность государственного управления. В условиях динамичных современных геополитических процессов определяющими факторами развития экономики становятся близость того или иного субъекта к государственным границам, активность внешней торговли и степень влияния этого фактора на региональную экономику.

Для того чтобы обеспечить развитие региональной экономики, необходимы прежде всего классификация приграничного соседа по ряду признаков, определение его интересов и выбор соответствующих «ключей» для организации взаимовыгодных контактов. Из всего многообразия соседей на российских границах в первую очередь выделяются государства, существовавшие до распада Советского Союза, с их определенными традициями и новые структуры, образовавшиеся на постсоветском пространстве. Среди них есть государства, имеющие территориальные или иные претензии к России как правопреемнице СССР в явной или скрытой форме, и соседи с официально признанными государственными границами.

Другим критерием является конфессиональная принадлежность населения наших соседей, которая в последнее время играет все большую роль в приграничных конфликтах многих государств. На гра-

¹ См.: *Философский энциклопедический словарь*. – М.: ИНФРА-М, 1997. – С. 289.

ницах России проживают приверженцы всех четырех мировых религий: католики, православные, мусульмане и буддисты. И вполне понятно, что отношения с соседними государствами должны быть диверсифицированы с учетом мировоззрения и традиций их народов.

Для развития экономики особое значение имеют транспортная доступность и проницаемость границ, в том числе для трубопроводных магистралей. Занимая выгодное географическое положение между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Западной Европы, Россия имеет все шансы более эффективно использовать свои транзитные возможности. Желание увеличить объемы экспортно-импортных перевозок априори предполагает адаптивное вхождение России в систему международных транспортных коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг». При этом много железных дорог, пересекавших некогда единое экономическое пространство Советского Союза, оказались на территории соседних государств, что вынудило Россию строить обходные дороги в обход Украины, а Казахстан – сооружать внутренние магистрали и сокращать транзит через Россию. Темпы развития международных железнодорожных перевозок снижаются и на узловых станциях, где вагоны переставляют с колес российского стандарта на более узкие зарубежные колесные пары, как на восточных, так и на западных границах страны.

Следует признать, что экономически крайне уязвимой оказалась система российских экспортных трубопроводов, привязанная к транзитным территориям и конечным получателям углеводородов. В условиях политических конфликтов с Украиной Россия вынуждена строить обходные топливные магистрали через акваторию Балтики и Турцию. При этом вполне можно предположить, что последний вариант также будет малоэффективен по политическим причинам. Необходимо отметить, что во всем мире возрастают объемы морских перевозок углеводородов, направления которых легко меняются в зависимости от ситуации на мировых рынках и которые значительно дешевле сухопутного транзита.

Другой особенностью политической ситуации становится динамичность изменения государственных отношений с нашими соседями, наблюдаемая в последние десятилетия. Если до распада Совет-

ского Союза послевоенные государственные границы в Европе еще как-то сохранялись в соответствии с Хельсинкскими соглашениями 1975 г., то последующие политические события после разрушения Берлинской стены привели к «взрывному» государственному переустройству на всем европейском пространстве и к политической дестабилизации на западных российских границах.

Для России с ее огромными пространствами проблема территориальной целостности является особо приоритетной. Присоединение Крыма, события в Новороссии обострили вопрос российской государственности. Поэтому в 2020 г. парламент страны принял новые изменения к Конституции РФ, которые исключают возможность реализации претензий наших оппонентов к изменению государственных границ России. Статья 67 Конституции утверждает, что «Российская Федерация обеспечивает защиту своего суверенитета и территориальной целостности». А с философской точки зрения целостность предполагает «завершенность, тотальность, цельность и собственную закономерность вещи»².

На практике введение в Конституцию термина «территориальная целостность» предполагает ограничение возможности в равной степени как сокращения площади страны, так и ее увеличения за счет присоединения новых государственных образований, по тем или иным причинам желающих войти в состав России. Между тем существует большой список непризнанных республик и территорий с самостоятельным государственным управлением, имеющих пророссийскую ориентацию. Достаточно уязвимо и объяснение причин территориальной экспансии волеизъявлением народа. Таким фактором Турция объясняет оккупацию северных сирийских территорий, а США – любую возможность организации новых «цветных» революций.

Кроме того, в той же 67-й статье Конституции в составе территории Российской Федерации не упоминаются недра и природная среда во всем ее многообразии, которые согласно международному праву должны входить в состав территории страны [3]. Остаются непроработанными вопросы включения в состав территории РФ аква-

² *Философский энциклопедический словарь*. – С. 485.

тории Каспийского моря, которая в соответствии с соглашением прибрежных государств не входит в категорию «внутренних вод и территориального моря» и тем самым не подпадает под юрисдикцию российской Конституции. Еще больше проблем возникает с определением морских арктических границ России и ее экономического пространства в Арктике, с ситуацией, порожденной соглашением Бейкера – Шеварднадзе в отношении Берингова моря, и другими приграничными коллизиями [8].

Таким образом, можно утверждать, что в Основном законе страны и в практике российского государственного управления остаются определенные белые пятна, устранение которых требует научного обоснования, и прежде всего с точки зрения политической географии.

ПРИГРАНИЧНЫЕ ОТНОШЕНИЯ НОВОЙ РОССИИ

В первом приближении все отношения с соседними государствами необходимо дифференцировать по степени эффективности экономического сотрудничества, исходя из принципа «в политике нет друзей, а есть интересы». Как правило, добрососедские отношения предполагают взаимовыгодные экономические контакты на границах, урегулирование территориальных претензий и конфликтных ситуаций. К такой категории сегодня в той или иной степени можно отнести приграничное сотрудничество с Норвегией, Финляндией, Монголией, Китаем, существовавшее еще со времен Советского Союза.

Контакты с Прибалтийскими государствами вряд ли можно отнести к категории стабильных рубежей, поскольку эти государства время от времени претендуют на восстановление более древних исторических границ с отчуждением отдельных приграничных территорий России. Расположение в Прибалтике и других европейских странах воинских формирований НАТО позволяет числить эти государства среди политических противников. Вместе с тем на этом пространстве проживает большое количество этнических россиян, интересы которых Россия обязана защищать.

Наиболее сложные политические отношения складываются у России на границах Украины, Польши и Грузии, новое руководство этих

стран не скрывает враждебного отношения к нашей стране. На этих территориях создаются очаги политической напряженности и возможных будущих военных конфликтов.

Особые отношения у России складываются с Казахстаном и Азербайджаном, где возрастают угрозы мусульманского экстремизма и терроризма. События в Нагорном Карабахе еще раз показали нестабильность политической ситуации в Южном Закавказье. На всей территории Средней Азии и Закавказья возрастает политическое влияние Турции и арабских стран. На этом фоне в Казахстане происходят официальная смена кириллицы на латиницу, переименование традиционно русских географических названий населенных пунктов и улиц на казахские, экспансия казахского языка на северных территориях, прилегающих к России. Именно в таком направлении развивались события и на Украине, и в Молдавии.

В связи с этим следует напомнить, что известный американский советолог З. Бжезинский в своей книге «Великая шахматная доска» [1] еще два десятилетия назад указал на котел этнических противоречий на южном российском приграничье под названием «Евразийские Балканы» в составе Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Узбекистана, Туркменистана, Азербайджана, Армении и Грузии, а также Афганистана. Он пишет: «Государствами, заслуживающими мощнейшей геополитической поддержки со стороны Америки, являются Азербайджан, Узбекистан и (вне данного региона) Украина; все три – геополитические центры. ...Казахстан... также заслуживает разумной международной поддержки и длительной экономической помощи» (с. 259–260). А несколько ранее он утверждает, что «усилия России по монополизации доступа (в Среднюю Азию. – *Авт.*) требуют отпора, как вредные для стабильности в регионе» (с. 258–259). К сожалению, все эти идеи постепенно реализуются и по-прежнему остаются без должного внимания российских политиков.

Вместе с тем для укрепления политической и экономической стабильности на постсоветском пространстве Россия прилагает немалые усилия. За последние десятилетия созданы разнообразные политические, экономические и военные объединения, такие как Евразийский экономический союз, Шанхайская организация сотрудничества,

ОДКБ, БРИКС и др. При этом особую важность представляют контакты России с восточными соседями, куда смещается и вектор мировой экономической активности. При этом следует отметить, что в системе Российской академии наук и Министерства иностранных дел РФ существует много специализированных структур по изучению политических процессов в разных странах и на разных континентах, но практически не уделяется внимания исследованиям международного сотрудничества России с азиатскими соседями.

На территории от Урала до Тихого океана Россия соседствует с Казахстаном, Китаем, Монголией и на самом востоке имеет небольшую общую границу с Северной Кореей. Здесь создавали свою особую кочевую цивилизацию народы Великой степи, расположены бассейны крупнейших рек Северной Азии и самые большие источники пресной воды – озера Байкал и Хубсугул, имеются уникальные запасы леса, углеводородов и других минеральных ресурсов, существует множество других природных и социальных объектов трансграничного взаимодействия. Для развития экономики восточных окраин страны правительство приняло в 2020 г. Национальную программу социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года.

Сегодня на азиатской части своей территории Россия граничит с Казахстаном (протяженность границы – 7 513 км), Монголией (3 485 км), Китаем (4 209 км) и Корейской Народно-Демократической Республикой (17 км). Вдоль этих границ расположено 19 субъектов РФ общей площадью 4 733 тыс. кв. км, где проживает 2 7987 тыс. чел. Со стороны Казахстана это семь областей общей площадью 1 273 тыс. кв. км с населением 5 720 тыс. чел. В Китае вблизи российских границ расположены два автономных района и две провинции общей площадью 3 303 тыс. кв. км с населением почти 90 млн чел. В Монголии с Россией граничат восемь аймаков общей площадью 592 тыс. кв. км с населением 732 тыс. чел. (рис. 1).

Территориальная близость и транспортная доступность создают условия для взаимовыгодной торговли этих стран с Россией. Надо заметить, что во всем мире международные контакты все больше дифференцируются по географическому положению государств.

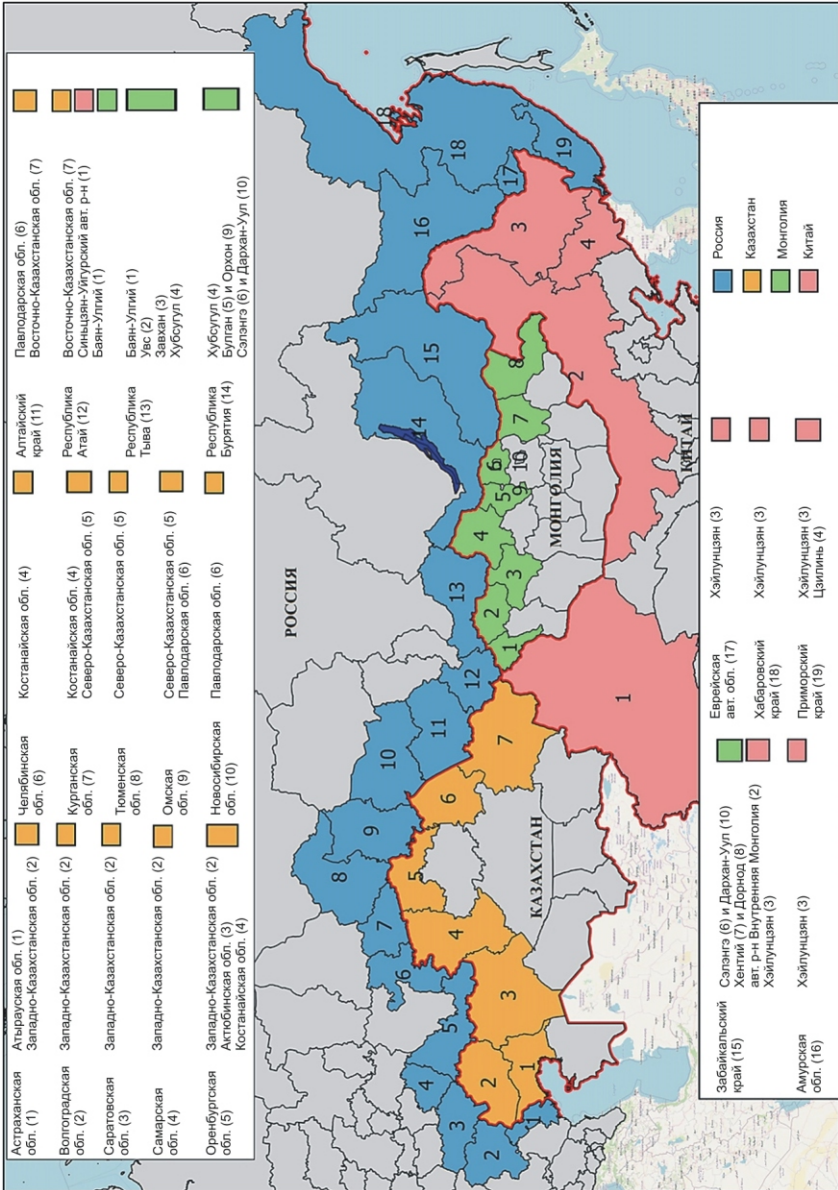


Рис. 1. Политическая и административная карта российского приграничья в Северной Азии

Наряду с существованием традиционных трансконтинентальных объединений появляются все более локальные структуры. К примеру, по аналогии с АСЕАН, объединяющей политическую и экономическую деятельность стран Юго-Восточной Азии, существует Экономический форум стран Северо-Восточной Азии (NEAEF), куда входят общественные организации Кореи, Китая, России, Монголии и Японии.

Однако спектр таких отношений на региональном уровне может быть значительно шире, и в первую очередь это относится к разнообразным формам сотрудничества приграничных территорий.

Политическое сотрудничество реализуется на государственном уровне в рамках таких международных объединений, как Евроазиатское экономическое сотрудничество, Шанхайская организация сотрудничества, БРИКС, ОДКБ, и других многосторонних финансовых и экономических организаций.

Социально-экономическое сотрудничество наиболее активно осуществляется в рамках программ международных транспортных коридоров «Один пояс – один путь», «Степной путь», которые в новых геополитических условиях реализуют экономические интересы стран, расположенных в зонах Великого Шелкового пути и Чайного пути.

Историко-культурное сотрудничество направлено на восстановление традиционных контактов в области развития туризма в странах, расположенных в Великой степи в зоне сосуществования православия, буддизма и мусульманства. Наиболее ярко совместные интересы Советского Союза, Китая и Монголии реализовались в общей победе во Второй мировой войне. Здесь очень важно не допустить искажения исторических событий, корректно определять роль нашей и этих стран в победе над фашизмом во всех его проявлениях и сохранять память об успешном военном сотрудничестве.

Экологическое сотрудничество развивается прежде всего в бассейнах рек, пересекающих государственные границы, и направлено на рациональное и экологически безопасное использование водных ресурсов и предотвращение возможных конфликтов в этой сфере.

Особое место здесь занимают проблемы борьбы со стихийными природными и антропогенными бедствиями, случающимися на приграничных территориях. Целесообразно увеличить количество и расширить площадь трансграничных особо охраняемых природных территорий.

Научно-образовательное сотрудничество осуществляется на основе создания международных научных центров, реализации образовательных проектов и программ, проведения международных конференций и экспедиций, обмена студентами и аспирантами. В советское время успешно практиковалось создание филиалов ведущих российских вузов в Казахстане, Монголии, Китае. Более полувека эффективно работали совместные советско-монгольские геологическая, ботаническая, палеонтологическая, геофизическая, археологическая экспедиции.

Региональное сотрудничество развивается на основе различных форм взаимодействия приграничных территорий. Так, много лет действуют Ассоциация региональных администраций стран Северо-Восточной Азии (АРАССВА), организации мэров приграничных городов и женщин стран Северной Азии, другие международные общественные организации. Наиболее активно сотрудничество приграничных субъектов РФ с приграничными территориями соседних стран развивалось в рамках так называемых еврорегионов и их менее успешных аналогов на азиатских границах, эффективность которых детально проанализирована в работе «Российское пограничье: вызовы соседства» [7]. Законодательные аспекты такого сотрудничества определяются федеральным законом от 26.07.2017 г. № 179-ФЗ «О приграничном сотрудничестве». Однако из-за рамочного характера этого закона и общих формулировок он не оказал реального влияния на решение поставленных задач.

ТРАНСГРАНИЧНЫЕ ВОДНЫЕ БАССЕЙНЫ В ЗЕРКАЛЕ ПОЛИТИЧЕСКОЙ ГЕОГРАФИИ

К важнейшим формам сотрудничества приграничных государств следует отнести их взаимодействие в сфере использования водных объектов, расположенных на территории двух и более стран. В по-

следние годы пресная вода все чаще становится источником экономических и политических конфликтов, переходящих в военные столкновения на самом густонаселенном Азиатском континенте.

Актуальность этой тематики возрастает по мере развития экономики и роста масштабов водопользования во всех странах. К числу регионов с дефицитом водных ресурсов относятся Казахстан, Монголия и Северный Китай. Специфика водопользования во многом определяется географическим положением истока и устья рек. В условиях возрастающей нехватки водных ресурсов увеличение объема водного стока в низовьях рек сопровождается ростом количества загрязняющих веществ к их устью, что и порождает многочисленные приграничные конфликты, которых со временем неизбежно будет все больше. Глобальные изменения климата вызывают не только дефицит пресной воды, но и рост числа таких стихийных бедствий, как наводнения и опустынивание.

Трансграничные реки, которые пересекают границы Азиатской России или по которым границы проложены (Иртыш, Селенга, Онон, Аргунь, Амур, Уссури, Туманная), расположены на северном и северо-восточном склонах Великого Азиатского водораздела, и поэтому истоки большинства из них находятся на территории южных соседей – Казахстана, Китая и Монголии (рис. 2). Как известно из истории развития человечества, часто политические и хозяйственные конфликты возникают из-за нехватки или «несправедливого» распределения водных ресурсов. Такие конфликты продолжаются и в новейшее время. Поэтому для России принципиально важно сохранить статус-кво в водной политике по отношению к нашим соседям и разработать эффективные механизмы предупреждения подобных конфликтов.

Следует отметить, что географические исследования упомянутых речных систем проводились и ранее. Однако основное внимание в них уделялось изучению гидрологии, водной биоты, рыбных запасов, проблем наводнений, также они были ориентированы на задачи переброски сибирских рек, строительства гидроэлектростанций, транспортного обеспечения. В настоящее время существенно изменились экономические и климатические условия, появились новые государственные границы, возникли новые вызовы, которые требуют и новых решений.

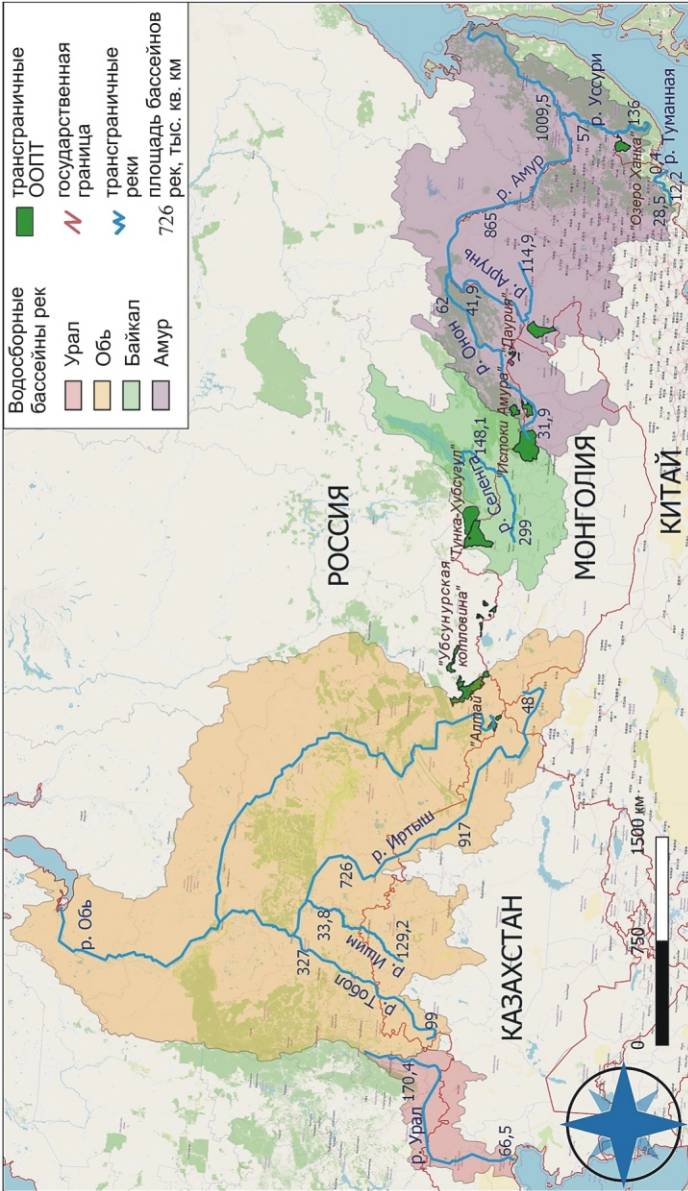


Рис. 2. Трансграничные водные бассейны Северной Азии

В этих целях следует оценить многолетние изменения природных и социальных факторов, влияющих на хозяйственную деятельность. На такой системной основе должны быть исследованы особенности водопользования в разных государствах, расположенных в одном водном бассейне. Для каждого трансграничного водного бассейна определяется специфика процессов водопользования, выявляются существующие и прогнозируются возможные конфликты, возникающие при расширении масштабов хозяйственной деятельности, демаркации границ, а также при действии других факторов, которые представлены в таблице.

**Проблемы в сфере сотрудничества государств в бассейнах рек и озер
Северной Азии**

Проблема	Водные бассейны						
	р. Урал	р. Иртыш	р. Селенга и р. Чикой	р. Онон	р. Аргунь	р. Амур с притоками	оз. Ханка
Сохранение и воспроизводство осетровых рыб	+						
Создание трансграничных ООПТ				+	+		+
Строительство ГЭС, регулирование речного стока	+	+	+		+	+	
Демаркация государственных границ	+		+		+	+	+
Сокращение судоходства	+	+	+			+	
Наводнения и стихийные бедствия			+			+	
Сокращение вылова ценных пород рыб	+	+				+	+
Загрязнение верхнего течения	+	+	+		+	+	

В современных геополитических условиях все социально-экономические проблемы, возникающие в трансграничных бассейнах, могут решаться только на основе согласованного и научно обоснованного сотрудничества при определении возможных экологических рисков и угроз.

Кратко можно обозначить следующие основные приоритеты сотрудничества в бассейнах трансграничных водоемов (в направлении с запада на восток).

Бассейн р. Урал. Река Урал – единственный крупный трансграничный водоток, истоки которого расположены на территории России. В среднем и нижнем течении река является естественной границей между Россией и Казахстаном. К числу основных проблем водопользования в этом бассейне относится значительная зарегулированность стока на территории России, которая существенно снижает объем речного стока к его устью. Интенсивное хозяйственное освоение территории бассейна повлекло за собой дефицит водных ресурсов, что привело к резкому сокращению вылова ценных осетровых видов рыб, снижению объемов судоходства. Для р. Урал характерны экстремально резкие колебания ее водности как внутри сезона, так и за многолетние периоды.

Бассейн р. Иртыш. Он расположен на территории Китая, Казахстана и России. В верхнем течении воды Черного Иртыша интенсивно используются в Западном Китае для сельскохозяйственного орошения, при разработке нефтяных промыслов, в химической промышленности, и в том числе вода забирается из магистральных каналов. Отведение половины стока р. Иртыш в Синьцзян-Уйгурском автономном районе Китая создает дефицит воды на границе с Казахстаном. Иртыш является главным источником воды для промышленных и сельскохозяйственных районов востока и северо-востока Казахстана. Кроме того, до последнего времени по Иртышу осуществлялось масштабное пассажирское и грузовое сообщение с российской частью Обь-Иртышского бассейна, а также транспортировались доставленные Северным морским путем крупногабаритные грузы для казахстанских предприятий. Дефицит воды возрастает и в крупном городе Западной Сибири – Омске. Для устранения этого дефицита

строится водохранилище, которое также может улучшить транспортное сообщение с Казахстаном. Следует заметить, что время от времени возрождается в той или иной форме идея переброски стока сибирских рек в Среднюю Азию, что будет иметь серьезные политические, экономические и экологические последствия. И опыт строительства в Китае Срединного канала, соединяющего воды Янцзы с промышленным севером, свидетельствует о возможности реализации при определенных условиях даже таких масштабных проектов.

Бассейн р. Селенги. Река Селенга является основным источником пополнения водной массы оз. Байкал, а ее бассейн расположен наполовину в Монголии и наполовину в России. В последние годы для обеспечения водой и энергией крупных промышленных центров и горно-добывающих предприятий в юго-восточной Монголии руководство этой страны разрабатывает планы строительства ГЭС и плотин на Селенге и ее притоках и переброски ее вод на юг. Планы по переброске отрицательно воспринимаются российской общественностью, однако регулирование гидрологического режима реки может решить проблему наводнений в ее бассейне и позволит оптимизировать работу каскада Ангарских ГЭС. По правому притоку Селенги – р. Чикой проходит государственная граница России с Монголией. В долине Чикоя ведутся горные работы, негативно влияющие на качество воды в бассейне оз. Байкал. Следует отметить, что приграничный город Кяхта (до 1934 г. Троицкосавск), основанный почти три века назад российским дипломатом С.Л. Рагузинским-Владиславичем, расположен на правом притоке Селенги – р. Кяхтинка, единственном водотоке, вытекающем с российской территории, что исключало возможность его отравления со стороны противника.

Бассейн р. Онон. Истоки р. Онон расположены на территории Монголии, а нижнее течение – в Забайкальском крае, где Онон вместе с р. Ингода образует р. Шилка – основной исток р. Амур. С этой точки зрения Онон представляет собой самую западную часть бассейна Амура – крупнейшего водотока, берущего начало на северо-восточном склоне Великого Азиатского водораздела и впадающего в Тихий океан. В бассейне Она не нет крупных промышленных объектов. Ар-

хеологи занимаются здесь поиском исторических мест, связанных с именем Чингисхана.

Бассейн р. Аргунь. При слиянии Аргуни с Шилкой образуется р. Амур – главный водный рубеж с Китаем. Истоки Аргуни расположены в Китае, где ее воды широко используются для нужд сельского хозяйства и для регулирования режима оз. Далайнор. Отвод части стока Аргуни отрицательно повлияет на экосистему водных и околоводных организмов в российской части бассейна, а также изменит гидрологический режим в ее русле, по которому проходит государственная граница.

Бассейн р. Амур. Это крупнейшая река Северной Азии, расположенная в бассейне Тихого океана. По фарватеру Амура проходит значительная часть российско-китайской границы, а водный режим этой реки с притоками имеет большое гидроэнергетическое, транспортное, рыбохозяйственное значение для всего российского Дальнего Востока и Северо-Восточного Китая. Крупнейшим приграничным притоком Амура является р. Уссури. Необходимо детальное исследование всех гидрологических процессов в месте ее впадения в Амур (в районе г. Хабаровска). Это связано с решением задач демаркации государственных границ, экономических и иных проблем. Одной из главных проблем, касающихся р. Амур, являются частые наводнения, особенно в нижнем течении. Для борьбы с наводнениями и обеспечения рационального водопользования многие исследователи предлагают регулировать режим гидротехническими сооружениями, для чего требуются решения, согласованные между заинтересованными сторонами на обоих берегах реки.

Бассейн р. Туманная. Бассейн этой реки протяженностью 549 км расположен на территории Китая, Северной Кореи и России. При этом идущая по ней граница между Россией и КНДР имеет протяженность всего 17,3 км. Однако географическое положение р. Туманная имеет особое стратегическое значение для развития отношений с КНДР и через нее – с Южной Кореей. На такой малой площади целесообразно отработать многие модельные проекты международных отношений в области политики, экономики, экологии, истории и культуры приграничных народов.

Бассейн оз. Ханка. Это единственный крупный приграничный озёрный водоем, расположенный на территории России и Китая. Основные связанные с ним задачи – согласованное регулирование вылова рыбы, борьба с браконьерством, создание в бассейне озера особо охраняемых природных территорий и сохранение краснокнижных видов животных и растений.

Сказанное выше свидетельствует об особой важности исследования трансграничных водных бассейнов как динамичных природных систем, определяющих настоящее и будущее российского приграничья в тесной увязке с развитием соседних территорий.

РОССИЙСКОЕ ПРИГРАНИЧЬЕ В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ: НАСТОЯЩЕЕ И РИСКИ БУДУЩЕГО

Без особых сомнений можно утверждать, что претензии государств на вхождение в число мировых лидеров должны быть обоснованы современными стандартами транспортно-коммуникационных услуг. В первую очередь это важно для такой огромной страны, как Россия, которая расположена на двух континентах и имеет выход к трем океанам. К сожалению, с развалом плановой экономики развитию логистики, и прежде всего базовому железнодорожному транспорту, перестали уделять необходимое внимание.

В условиях глобализации и новой угрозы политической изоляции России у высшего руководства страны появляется понимание того, что без коренной модернизации железнодорожной сети, и в первую очередь в Азиатской России, отечественная экономика не может соответствовать мировым стандартам. В качестве одного из первых шагов в Совете Федерации начинает активно обсуждаться проект интегрированной евразийской транспортной системы «Единая Евразия – трансевразийский пояс развития», направленный на создание на территории России пространственных транспортно-логистических коридоров [4].

Согласно международному рейтингу глобальной конкурентоспособности по качеству железнодорожной инфраструктуры Россия в 2017 г. находилась на 23-м месте, а в целом по транспортной инфра-

структуре – на 74-м месте. Выход из состава Союза бывших союзных республик, процессы приватизации в новой России привели к тому, что часть транспортной сети оказалась за пределами ее границ. Поэтому после 1990 г. резко снизились темпы дорожного строительства, а общая протяженность железных дорог стабилизировалась на уровне периода плановой экономики. Перевозка грузов сократилась с 2,14 до 1,26 млрд т, а пассажирские потоки – с 3,14 до 1,12 млрд чел. Нет особых достижений и в развитии автомобильного транспорта. По плотности автомобильных дорог на 1 тыс. кв. км в странах СНГ первое место занимает Белоруссия (456 км), а наиболее низкая плотность в России (62 км) и Казахстане (34 км). На фоне этих средних показателей для России характерна колоссальная дифференциация дорожной сети между европейской и азиатской частями ее территории [2; 4].

На открытых платформах, в вагонах, рефрижераторах, цистернах железнодорожные составы вывозят из России в основном нефтепродукты, лес, зерно, металл, удобрения и другое сырье. В обратном направлении преимущественно в контейнерах ввозится российский импорт, состоящий на две трети из машин и оборудования, продукции химической промышленности и продовольственных товаров с высокой степенью переработки. С использованием только контейнеров осуществляются международные транзитные перевозки АТР – Западная Европа – АТР.

Основные российские экспортные направления специализированы на вывозе угля и зерновых в грузовых вагонах через морские порты Дальнего Востока, пиломатериалов – на открытых платформах через китайскую границу. Вполне понятно, что в обратном направлении импортных грузов подобного профиля нет, что увеличивает холостой пробег вагонного парка.

Следует отметить, что товарооборот между странами ЕС и Китаем на 98% обслуживается самым дешевым морским транспортом, грузы идут в основном через Суэцкий канал. Из них почти 80% составляют контейнерные грузы, которые адаптированы и к железнодорожному перевозкам. Импорт из Китая в страны ЕАЭС на 55% также обеспечивается контейнерными грузами. Транзитный контейнерный грузо-

поток из Китая в страны ЕС и обратно за 2010–2016 гг. вырос с 5,6 до почти 100 тыс. ТЕУ, а в 2017 г. составил уже 262 тыс. ТЕУ.

Такая схема транспортных перевозок практически полностью противоположна специфике российского экспорта, для которого характерны большие объемные и насыпные грузы, и только перевозка импортных товаров осуществляется с использованием контейнеров.

Как уже упоминалось, в политике и экономике нет друзей, а есть интересы. Эта установка проявляется и в наших торговых отношениях со многими странами, включая Белоруссию, которая, не считая многочисленных нефтегазовых конфликтов, до последнего времени полагала экономически выгодным осуществлять торговлю со странами Азиатско-Тихоокеанского региона через порты Прибалтийских стран. Между тем сокращение российского транзита через Прибалтику является реальным рычагом влияния на откровенно антироссийскую политику этих стран.

Наши южные соседи активно продвигают идею реализации международного транспортного коридора «Европа – Азия – Кавказ» (проект ТРАСЕКА), который также проходит, минуя российскую территорию, из Китая в Европу и обратно. Грузы по этому коридору идут через черноморские порты Украины и Болгарии с перевалкой в портах Батуми и Потти и далее через Грузию, Азербайджан и Казахстан в направлении Китая. На реализацию этого проекта страны-участники уже затратили более 110 млрд долл. США. При дальнейшем развитии проект ТРАСЕКА обеспечит выход к портам Средиземного моря и Индийского океана. Таким образом, возникает реальная конкуренция транзиту китайских грузов через российскую территорию, которые станут перевозить в обход ее южных границ.

Для ускорения доставки грузов морем Китай планирует активно использовать Северный морской путь и уже начал строительство собственных ледоколов. Однако расширение свободы плавания в северных широтах неизбежно приведет к смещению морских трасс к Северному полюсу за пределы российского экономического пространства. Кроме того, в соответствии с законами сферической геометрии освобождение от льда значительной части Северного Ледовитого океана позволит увеличить количество околорыбных транзитных

маршрутов по кратчайшему отрезку от Берингова пролива к Скандинавии и далее в Западную Европу, опять же минуя российскую зону экономического влияния. При этом снижается потребность в прохождении таможенных процедур, ледокольном сопровождении и портовом обслуживании в Российской Арктике. Как отметил глава «Новатэк» Л.В. Михельсон на «Часе эксперта» в Совете Федерации, в 2018 г. первый российский газовоз за девять дней прошел из порта Сабетта на Ямале Северный морской путь без ледокольного сопровождения.

Тем не менее Россия и другие страны «Арктического клуба», а также Китай продолжают строительство ледокольного флота при стоимости одного ледокола класса «Лидер» в 127 млрд руб. Кроме того, рост объема перевозок по Северному морскому пути, или, как его называют китайцы, Ледовому шелковому пути, резко ухудшает перспективы международных грузовых перевозок по Транссибу. При прямых морских маршрутах из Восточной Азии в Европу по Северному морскому пути нет необходимости перевалки грузов в тихоокеанских портах России.

Как результат, к западным санкциям добавляется новый фактор изоляции восточных территорий России. Вполне возможно предположить, что при нарастании таких тенденций единственная широтная железная дорога, связывающая европейскую и азиатскую части страны, рискует превратиться из транзитной в тупиковую внутреннюю магистраль, и тогда Дальний Восток станет не «воротами в Азию», а опять российской периферией.

В рамках реализации проекта «Один пояс – один путь» внешнеэкономические отношения Китая все более дифференцируются в двух противоположных направлениях в обход России. Из Восточного Китая основные грузы в Европу идут через его морские порты, а у Западного Китая возрастают объемы железнодорожных перевозок через Синьцзян-Уйгурский автономный район и далее в Казахстан. Такие векторы транзитной торговли Поднебесной существенно сужают возможности транзитных российских перевозок с использованием Транссиба, для которых остается только транспортировка продукции из районов Северного и Центрального Китая.

И подобная отрицательная тенденция, складывающаяся на российских границах, объясняется как минимум двумя обстоятельствами. Во-первых, на казахстанском пограничном переходе Достык значительно меньше времени занимают таможенные процедуры; во-вторых, на железных дорогах Казахстана каждый год увеличивается скорость перевозки грузов. При этом, помимо заторов на российских железных дорогах, традиционно присутствуют бюрократия в оформлении грузов и вытекающая отсюда коррупция, грубость чиновников, что особенно характерно для российских таможенников при пассажирских пересечениях российско-монгольской границы.

Таким образом, существует абсолютная транспортная асимметрия российского экспорта и импорта, когда контейнеры от наших основных торговых партнеров идут в основном на открытых платформах, а крытые и специальные вагоны, в которых вывозились сырьевые товары, обратно возвращаются большей частью порожняком. При этом в официальных документах правительства утверждается, что в транспортных перевозках используется менее 5% транзитного потенциала страны, а транзит через Россию составляет менее 1% товарооборота между Европой и Азией³.

В условиях тотальной конкуренции российских экспортных перевозок на глобальных магистралях особое внимание привлекает реализация российско-монгольско-китайского проекта «Степной путь», в рамках которого сооружается кратчайшая железнодорожная магистраль между Европой и Пекином. В отличие от других международных транспортных коридоров, кроме того, что в нем заинтересовано ОАО «Российские железные дороги», с этим проектом сопряжены перспективы строительства через Монголию транзитного газопровода в Китай и Восточного энергетического кольца с созданием единой системы энергообеспечения всей Северо-Восточной Азии.

Реализация проекта «Степной путь», предусматривающего создание Северного экономического коридора, – это прежде всего коренная модернизация существующей однопутной железной дороги

³ См.: *Концепция* Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года (проект) / Министерство экономического развития РФ. – М., 2016.

Улан-Удэ – Улан-Батор – Замын-Уд с превращением ее в современную двухпутную электрифицированную магистраль, которая будет в состоянии конкурировать по транзитным возможностям с возрастающим контейнерным грузопотоком в Европу через китайско-казахстанскую границу. При этом следует отметить, что ключевым фактором влияния на монгольскую экономику является строительство железнодорожной колеи на территории Монголии по российским стандартам ширины рельсового пути.

При затягивании сроков модернизации этой железной дороги с российской стороны все более вероятно ее финансирование китайскими компаниями. Предложение китайской стороны предусматривает льготные кредиты и строительство железной дороги с узкой колеей от китайской границы до российской (ст. Наушки), что будет означать полную потерю российского влияния на монгольский рынок транспортных услуг.

Проект «Степной путь» впервые официально упоминается в Меморандуме о взаимопонимании между Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой и Монголией о разработке Программы создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия, подписанном главами государств в Уфе 9 июля 2015 г. Программа же была подписана уже через год – 23 июня 2016 г. в Ташкенте. К ней прилагается Перечень проектов создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия, включающий 32 проекта, из них тринадцать – по транспортной инфраструктуре.

Программа создания экономического коридора не является международным договором, не создает прав и обязательств, регулируемых международным правом, и не затрагивает права и обязательства сторон по международным договорам. В документе учитываются взаимодействия не только в области развития транспортной инфраструктуры, совершенствования приграничной таможенной инфраструктуры, но и в области развития торговли, гуманитарных контактов, охраны окружающей среды.

Кроме того, программа предусматривает модернизацию старых и строительство новых меридиональных транспортных магистралей из Китая в Россию через территорию Монголии. Таким образом, появляется возможность доставки монгольской продукции зарубеж-

ным потребителям через дальневосточные российские порты. В обратном направлении планируется увеличить объемы перевозки продукции горно-обогатительных комбинатов, добывающих каменный уголь, цветные металлы и золото месторождений Южной Монголии. В этих целях монгольской стороне предлагаются организация собственного терминала в российских портах и другие льготы при транзите экспорта.

Магистральный газопровод от сибирских месторождений в Китай через Центральную Монголию позволит решить проблему газификации Иркутской области и Бурятии и к тому же уменьшить загрязнение воздуха в центральной экологической зоне Байкальской природной территории и промышленных центрах Монголии.

Следует отметить, что в отечественной транспортной экономике крайне недостаточно учитываются классические каноны логистики, которые кратко можно сформулировать следующим образом:

- максимальная эффективность перевозок достигается в условиях равенства объемов грузов в прямом и обратном направлениях;
- при транзитных перевозках в равной степени должны быть учтены интересы всех трех их участников – производителя товаров, их покупателя и перевозчика;
- конечная эффективность транспортной инфраструктуры при огромной протяженности российских железных дорог определяется не только объемами перевозок, а в большей степени экономическим развитием прилегающих территорий, в том числе наличием логистических хабов, новых промышленных кластеров и рабочих мест;
- базовые принципы эффективности транзитных грузов обеспечиваются итоговой суммой трех факторов – скорости, сохранности и стоимости их перевозки.

Между тем планы развития российской экономики традиционно сводятся к строительству новых магистралей без особого учета конъюнктуры на мировом рынке, технических и финансовых возможностей. В Национальной программе социально-экономического развития Дальнего Востока предусматривается развитие железнодорож-

ной инфраструктуры Транссиба и БАМа, включая строительство вторых главных путей, тоннелей и развязов, реконструкцию станций с целью почти двукратного увеличения транзитных перевозок. Для этого даже разрешаются рубки главного пользования в центральной экологической зоне Байкальской природной территории, ранее запрещенные федеральным законом «Об охране озера Байкал».

При этом увеличение пропускной способности Байкало-Амурской магистрали ориентировано на дальнейший рост российской сырьевой экономики, и в том числе на рост экспорта угля, леса, зерна и другого минерального сырья через дальневосточные порты. Для выполнения этой задачи необходимо построить на магистрали новые тоннели, включая второй Северо-Муйский тоннель протяженностью более 15 км, что невозможно без горных работ, значительно более опасных для экосистемы бассейна оз. Байкал, чем даже самые масштабные рубки леса. В связи с этим следует иметь в виду, что прокладка первого Северо-Муйского тоннеля с использованием зарубежной техники длилась четверть века и обошлась не в одну человеческую жизнь. Может быть, целесообразнее сократить объемы транзитных перевозок за счет более полной переработки российского сырья на местах и уменьшить затраты на порожние и встречные перевозки железнодорожного транспорта?

Между тем новые международные транспортные коридоры все более становятся ареной не только экономических, но и политических коллизий во взаимоотношениях мировых держав. По этой причине США блокируют прокладку российских газопроводов в Европу, поддерживают любые транспортные проекты в обход российской территории. Тот же З. Бжезинский предельно откровенно утверждает, что «первостепенный интерес Америки состоит в том, чтобы помочь обеспечить такую ситуацию, при которой ни одна держава не контролировала бы данное политическое пространство (Азиатскую Россию. – *Авт.*), а мировое сообщество имело бы к нему (к природным ресурсам Сибири. – *Авт.*) беспрепятственный финансово-экономический доступ» [1, с. 258].

Все эти обстоятельства свидетельствуют о том, что развитие транспортной инфраструктуры не должно сводиться только к строительству железных дорог. Не может Азиатская Россия быть пустым

пространством, которое пересекают только транспортные магистрали с идущими по ним грузами и трубопроводы. Новые геополитические риски, связанные с возможными угрозами появления альтернативных транзитных магистралей в обход российской территории, требуют своевременной оценки политических и экономических процессов, происходящих на территориях Востока России и сопредельных стран. Практически для большинства приграничных регионов России в системе государственного регулирования не реализован механизм географической ренты, предполагающий дополнительные бюджетные поступления.

Для примера можно привести развитие экономики разделенных государственной границей городов-близнецов, детально рассматриваемых в коллективной монографии под редакцией В.А. Колосова [7]. Однако в отличие от ее авторов, отмечающих близость родственных связей этих городов, приведем доказательства того, что приграничные города России могут развиваться совсем по-иному, чем их соседи. Наиболее ярко это показывает сравнение демографии административного центра Амурской области г. Благовещенска и г. Хэйхэ, входящего в состав китайской провинции Хэйлуцзян, расположенной на правом берегу р. Амур. Российский город многие десятилетия стагнирует по численности населения на уровне чуть более 200 тыс. чел. На другом берегу р. Амур на месте глухой китайской деревни за три десятилетия вырос современный город с населением почти 2 млн чел. Не так давно по российскому телеканалу показали историю съемок старого Китая: операторы не могли найти в этом городе старые фанзы и были вынуждены создавать искусственные декорации.

Не менее контрастны российский г. Забайкальск с населением около 12 тыс. чел. и китайский г. Маньчжурия, население которого за период китайских реформ увеличилось более чем в 20 раз. Для привлечения российских туристов построен минигородок, состоящий из копий архитектурных памятников всех времен и народов, более 20 лет работает в степи современный крытый горнолыжный стадион, ежегодно строится второй в Китае после харбинского зимний ледовый городок.

Очевидно, что основными источниками такого экономического успеха китайской периферии являются российское сырье и россий-

ские туристы. Упомянутые выше контрасты явно свидетельствуют о высокой эффективности китайской региональной экономической политики, в которой кроме финансовых средств широко используются и моральные факторы. Любой турист, посещающий Поднебесную, наблюдает массовые культурные мероприятия, видит государственные флаги на школах и других учреждениях, изображения коммунистического вождя на денежных купюрах. В Советском Союзе все это называлось патриотическим воспитанием, и это отсутствует в новой России. Между тем именно духовный подъем народа был в основе ускоренного развития советской экономики, позволил организовать и вести ударные комсомольские стройки вдали от столицы.

ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Эффективным может быть приграничное сотрудничество в сфере культуры, и оно не требует согласования с центральными органами власти. В качестве первого шага в укреплении историко-культурных связей с нашими азиатскими соседями по инициативе руководства Русского географического общества и при поддержке меценатов Бурятии в г. Кяхте, у самой границы России и Монголии, в 2020 г. сооружен историко-культурный мемориал «Ворота в Азию». Он посвящен 175-летию Русского географического общества и первым исследователям Центральной Азии. На его колоннах размещены барельефы, на которых изображены в полный рост первые исследователи Центральной Азии Н.М. Пржевальский, Г.Н. Потанин, М.В. Певцов, Г.Е. Грумм-Гржимайло, В.И. Роборовский, Б.Л. Громбчевский, В.А. Обручев и П.К. Козлов (рис. 3). В год 100-летия установления дипломатических отношений между Россией и Монголией этот памятник символизирует дружбу двух народов и новые возможности приграничного сотрудничества.

Отметим, что здесь, в географическом центре России и на границе самой восточной российской автономии с буддийским миром Азиатско-Тихоокеанского региона, есть особые страницы истории, связанные с изучением природы и общества Великой степи, становления империи Чингисхана и Буддийской традиционной сангхи, сохранилась культура российских старообрядцев и казачества. Большой вклад в исследование берегов Байкала внесли декабристы братья Бесту-



Рис. 3. Историко-культурный мемориал «Ворота в Азию» в г. Кяхта

жевы, Д.Г. Мессершмидт, П.С. Паллас, И.Г. Георги, И.Д. Черский, Б.И. Дыбовский, В.А. Годлевский. Здесь арап Петра Великого Абрам Ганнибал, прадед великого русского поэта, строил на берегу Селенги первую российскую крепость. Отсюда Селенгинский мушкетерский полк ушел громить Наполеона и защищать от французов Севастополь.

Мы должны помнить и о заслугах первых российских дипломатов, устанавливавших границы с нашими восточными соседями, таких как Николай Спафарий, Федор Головин, Савва Рагузинский, Иакинф Бичурин. В честь посла Ерофея Заболоцкого в Бурятии на берегу Байкала сооружен величественный Посольский Спасо-Преображенский мужской монастырь, находящийся под патронатом Министерства иностранных дел РФ. В планах – создать у мемориала «Ворота в Азию» аллею из бюстов первых российских послов и других выдающихся исторических деятелей, внесших особый вклад в сотрудничество России с восточными соседями.

В минувшем году мы отметили 75-летие победы над фашизмом, и в связи с этим следует вспомнить и о том, что Вторая мировая война началась с событий на Халхин-Голе, где советские войска вместе с воинами Монголии одержали победу над японскими захватчиками.

В горах Большого Хингана завершился разгром Квантунской армии, Маньчжурия и весь Северо-Восточный Китай были освобождены от японской оккупации. Поэтому несправедливо, что на воинском мемориале на Поклонной горе в Москве среди монументов фронтам, победившим фашизм, нет памятника Забайкальскому фронту, воины которого внесли важный вклад в защиту Москвы зимой 1941 г. и в победу над Японией.

При этом и на всей территории Дальневосточного федерального округа нет достойного мемориала, посвященного победе во Второй мировой войне. С нашей точки зрения, трансграничное взаимодействие не может сводиться только к решению социально-экономических задач, а следует также развивать гуманитарные контакты. В связи с этим целесообразно рассмотреть возможность создания на стыке государственных границ России, Монголии и Китая совместными усилиями трех стран первой в мировой практике безвизовой особой культурно-исторической зоны, где будет сооружен мемориал в честь победы во Второй мировой войне и будут проводиться ежегодные встречи глав азиатских государств и иные торжественные мероприятия.

Надо помнить героические страницы нашей истории, потому что, как утверждают классики, у народа, который не помнит свое прошлое, нет будущего. И в условиях глобализации российское приграничье должно из периферии стать территорией новых реформ. Будущее таких территорий должно рассматриваться в аспектах не только социально-экономического развития, решения трансграничных экологических проблем и природопользования, но и сохранения историко-культурного наследия.

*Исследование выполнено в рамках государственного задания
Байкальскому институту природопользования СО РАН
0273-2021-0002 (№ АААА-А21-121011990023-1)*

Список источников

1. *Бжезинский З.* Великая шахматная доска: господство Америки и его геостратегические императивы. – М.: АСТ, 2018. – 384 с.
2. *Винокуров Е.Ю., Лобырев В.Г., Тихомиров А.А., Цукарев Т.В.* Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. – СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018. – 74 с.

3. Клименко Б.М., Порк А.А. Территория и граница СССР. – М.: Международные отношения, 1985. – 302 с.
4. Комплексное освоение территории Российской Федерации на основе транспортно-пространственно-логистических коридоров: Актуальные проблемы реализации мегапроекта «Единая Евразия: ТЕПР – ИЕТС» / Отв. ред. В.В. Козлов, А.А. Макоско. – М.: Наука, 2019. – 463 с.
5. Приграничные и трансграничные территории Азиатской России и сопредельных стран: Проблемы и предпосылки устойчивого развития / Отв. ред. П.Я. Бакланов, А.К. Тулохонов. – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2010. – 610 с.
6. Розинская Н.А., Розинский И.А. Юго-западный вектор: климатический фактор социально-экономического развития России // Вопросы экономики. – 2019. – № 5. – С. 22–35.
7. Российское пограничье: вызовы соседства / Под ред. В.А. Колосова – М.: ИП Матушкина, 2018. – 562 с.
8. Тулохонов А.К. Географическое пространство новой России: о прошлом, настоящем и будущем. – Улан-Удэ: ЭКОС, 2020. – 352 с.

Информация об авторах

Тулохонов Арнольд Кириллович (Россия, Улан-Удэ) – академик РАН, доктор географических наук, научный руководитель Байкальского института природопользования СО РАН (670047, Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6). E-mail: aktulohonov@binm.ru.

Болданов Тамир Анатольевич (Китай, Пекин) – аспирант Института географии и исследования природных ресурсов Китайской академии наук (11A, Datun Road Chaoyang District, Beijing, 100101 People's Republic of China). E-mail: tamir2002@mail.ru.

DOI: 10.15372/REG20210108

Region: Economics & Sociology, 2021, No. 1 (109), p. 203–235

A.K. Tulokhonov, T.A. Boldanov

THE POLITICAL GEOGRAPHY OF THE RUSSIAN BORDERLANDS IN A GLOBALIZED WORLD: THEORY, CHALLENGES, SOLUTIONS

The article presents the authors' view on the geopolitical processes currently ongoing in the Russian borderlands. The following issues are the focus

for this study: maintaining the integrity of geographical space, ensuring trans-boundary waters are used rationally, analyzing risks and threats tied to new international transport corridors, and assessing whether transit through Russia should be restricting under the new geopolitics. We leverage works of the past and contemporary geopolitical approaches to study domestic and international practices of forming transboundary spaces and solving the problems of cross-border cooperation. The article provides rationale for the discovered specifics of borderlands' socio-economic development and environmental cooperation in the basins of the largest North Asian rivers. We pay particular attention to the historical and cultural cooperation between the neighboring states and preserving memory of the victory over Nazism in World War II. The study's findings are applicable in the regional management of socio-economic processes and environmental resource management in borderlands.

Keywords: political geography; Russian borderlands; transboundary waters; international transport corridors; historical and cultural cross-border cooperation

For citation: *Tulokhonov, A.K. & T.A. Boldanov. (2021). Politicheskaya geografiya rossiyskogo prigranichya v usloviyakh globalizatsii: teoriya, vyzovy, resheniya [The political geography of the Russian borderlands in a globalized world: theory, challenges, solutions]. Region: ekonomika i sotsiologiya [Region: Economics and Sociology], 1 (109), 203–235. DOI: 10.15372/REG20210108.*

*The publication is prepared within the government order
for the Baikal Institute of Nature Management SB RAS
0273-2021-0002 (No. AAAA-A21-121011990023-1)*

References

1. *Brzezinski, Z. (2018). Velikaya shakhmatnaya doska: gospodstvo Ameriki i ego geostrategicheskie imperativy [The Grand Chessboard: American Primacy and Its Geostrategic Imperatives]. Moscow, AST Publ., 384.*
2. *Vinokurov, E.Yu., V.G. Lobyrev, A.A. Tikhomirov & T.V. Tsukarev. (2018). Transportnye koridory Shelkovogo puti: potentsial rosta gruzopotokov cherez EAES [Silk Road Transport Corridors: Assessment of Trans-EAEU Freight Traffic Growth Potential]. St. Petersburg, the EDB Centre for Integration Studies, 74.*
3. *Klimenko, B.M. & A.A. Pork. (1985). Territoriya i granitsa SSSR [Territory and Border of the USSR]. Moscow, Mezhdunarodnye otnosheniya Publ., 302.*

4. *Kozlov, V.V. & A.A. Makosko* (Eds.). (2019). *Kompleksnoe osvoenie territorii Rossiyskoy Federatsii na osnove transportnykh prostranstvenno-logisticheskikh koridorov. Aktualnye problemy realizatsii megaproekta «Edinaya Evraziya: TEPR–IETS»* [Complex Development of the Territory of the Russian Federation on the Basis of Transport Spatial and Logistic Corridors. Actual Problems of Implementation of the Mega-project “United Eurasia: TEPR–IETS”]. Moscow, Nauka Publ., 463.

5. *Baklanov, P.Ya. & A.K. Tulokhonov* (Eds.). (2010). *Prigranichnye i transgranichnye territorii Aziatskoy Rossii i sopredelnykh stran: Problemy i predposylki ustoychivogo razvitiya* [Near-border and Transboundary Territories of the Asian Russia and the Contiguous Countries: Problems and Prerequisites of the Sustainable Development]. Novosibirsk, SB RAS Publ., 610.

6. *Rozinskaya, N.A. & I.A. Rozinskiy*. (2019). *Yugo-zapadnyy vektor: klimaticheskyy faktor sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya Rossii* [South-western vector: climate factor in socio-economic development of Russia]. *Voprosy ekonomiki* [Problems of Economics], 5, 22–35.

7. *Kolosov, V.A.* (2018). *Rossiyskoe pogranichye: vyzovy sosedstva*. [Russian Border Regions: Neighbourhood Challenges]. Moscow, M.: IP Matushkina Publ., 562.

8. *Tulokhonov, A.K.* (2020). *Geograficheskoe prostranstvo novoy Rossii: o proshlom, nastoyashchem i budushchem* [Geographic Space of the New Russia: On the Past, the Present and the Future]. Ulan-Ude, EKOS Publ., 352.

Information about the authors

Tulokhonov, Arnold Kirillovich (Ulan-Ude, Russia) – Academician of the RAS, Doctor of Sciences (Geography), Scientific Advisor at the Baikal Institute of Nature Management, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (6, Sakhyanova st., Ulan-Ude, 670047, Russia). E-mail: aktulohonov@binm.ru.

Boldanov, Tamir Anatolievich (Beijing, China) – post-graduate student at the Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research, Chinese Academy of Sciences (11A, Datun Road Chaoyang District, Beijing, 100101, People’s Republic of China). E-mail: tamir2002@mail.ru.

Поступила в редколлегию 20.12.2020.

После доработки 20.12.2020.

Принята к публикации 22.12.2020.

© Тулохонов А.К., Болданов Т.А., 2021