

УДК 339.92
DOI 10.17513/fr.43682

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР КИТАЙ – МОНГОЛИЯ – РОССИЯ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РЕГИОНАЛЬНОГО И ПРИГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Дондоков З.Б.-Д.

*ФГБУН Институт монголоведения, буддологии и тибетологии Сибирского отделения
Российской академии наук, Улан-Удэ, e-mail: dzorikto@mail.ru*

Цель исследования заключается в обобщении и анализе проблем приграничного и регионального сотрудничества Китая, Монголии и России в рамках создаваемого экономического коридора, определении перспективных направлений развития трехстороннего взаимодействия. Информационной базой исследования послужили научные статьи, материалы, опубликованные в средствах массовой информации. В работе использованы методы обобщения, классификации, индукции и дедукции. Изучен опыт многостороннего приграничного сотрудничества Российской Федерации с рядом зарубежных стран, включая реализацию программы «Коларктик» и Расширенную Туманганскую инициативу. Выявлены транспортные и экологические ограничения трехстороннего экономического сотрудничества России, Китая и Монголии в западной и восточной приграничных зонах. Проведено исследование потенциала регионального сотрудничества Монголии и граничащих с ней территорий КНР и РФ. Определены проблемы и перспективы западного, центрального и восточного маршрутов транспортного коридора Китай – Монголия – Россия. Даны предложения по развитию трехстороннего регионального сотрудничества в гуманитарной сфере. Сделан вывод стратегической значимости исследуемого экономического коридора в условиях санкций западных стран. Обоснована необходимость создания регионального механизма взаимодействия трех стран, включая формирование отдельных подкомиссий и рабочих групп в соответствующих регионах.

Ключевые слова: экономический коридор, регион, транспортная инфраструктура, гуманитарная сфера, Великий чайный путь, программа, межправительственная комиссия, рабочая группа

Статья подготовлена в рамках государственного задания (проект «Разработка методологии обоснования направлений стратегического развития депрессивного региона в условиях эколого-экономических ограничений», № 121030500092-7).

CHINA – MONGOLIA – RUSSIA ECONOMIC CORRIDOR: PROBLEMS AND PROSPECTS OF REGIONAL AND CROSS-BORDER COOPERATION

Dondokov Z.B.-D.

*Institute of Mongolian Studies, Buddhology and Tibetology Siberian Branch
of the Russian Academy of Sciences, Ulan-Ude, e-mail: dzorikto@mail.ru*

The objective of the study is to summarize and analyze the problems of cross-border and regional cooperation between China, Mongolia and Russia within the framework of the created economic corridor, to determine promising areas for the development of trilateral cooperation. The information base of the study is scientific articles and materials published in the media. The methods of generalization, classification, induction and deduction were used in the work. The experience of multilateral cross-border cooperation of the Russian Federation with a number of foreign countries, including the implementation of the Kolarctic program and the Extended Tumen Initiative, was studied. Transport and environmental restrictions on trilateral economic cooperation between Russia, China and Mongolia in the western and eastern border areas were identified. A study was conducted of the potential for regional cooperation between Mongolia and the bordering territories of China and the Russian Federation. The problems and prospects of the western, central and eastern routes of the China-Mongolia-Russia transport corridor were identified. Proposals for the development of trilateral regional cooperation in the humanitarian sphere were given. A conclusion was made on the strategic importance of the studied economic corridor in the context of sanctions from Western countries. The need to create a regional mechanism for interaction between the three countries, including the formation of separate subcommissions and working groups in the relevant regions, is substantiated.

Keywords: economic corridor, region, transport infrastructure, humanitarian sphere, Great Tea Road, program, intergovernmental commission, working group

The article was prepared within the framework of a state assignment (project “Development of a methodology for substantiating the directions of strategic development of a depressed region in the context of environmental and economic constraints”, No. 121030500092-7).

Введение

Создание экономических коридоров является важным направлением развития международного сотрудничества в транспорте, логистике, торговле и в других сфе-

рах деятельности сопредельных стран. Их значимость многократно возрастает в условиях негативных внешних воздействий и ограничений. Эта проблема особенно актуальна для России, столкнувшейся в по-

следние годы с беспрецедентными санкциями западных стран. Вопросы создания экономических коридоров, обеспечивающих быстрый и безопасный выход российских товаров на международные рынки и импорт необходимой продукции, активно исследуются российскими учеными. Вместе с тем основная часть научных публикаций посвящена проблемам создания транспортных маршрутов и инфраструктуры в рамках международного коридора «Север – Юг» [1, 2], экономического коридора «Китай – Монголия – Россия» [3, 4]. При этом остаются слабо представленными вопросы приграничного и регионального сотрудничества в рамках создаваемого экономического коридора.

Цель исследования заключается в обобщении и анализе проблем приграничного и регионального сотрудничества Китая, Монголии и России в рамках создаваемого экономического коридора, определении перспективных направлений развития трехстороннего взаимодействия.

Материалы и методы исследования

Информационной базой исследования послужили научные статьи, материалы, опубликованные в средствах массовой информации, ресурсы компьютерной сети Интернет. В работе использованы методы обобщения, классификации, индукции и дедукции.

Результаты исследования и их обсуждение

Инициатива по созданию международного экономического коридора Китай – Монголия – Россия (ЭККМР) была одобрена лидерами трех стран в 2014 г. на встрече в Душанбе [5]. Она органично вписывается в планы трехстороннего сотрудничества, позволяя «состыковать» стратегии регионального развития: китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути», монгольской концепции «Степной путь» и российской идеи строительства Евразийского экономического союза [6]. В 2016 г. на встрече глав трех государств в Ташкенте была подписана «Программа создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия».

Одним из семи направлений в рамках Программы является продвижение регионального и приграничного сотрудничества, направленного на полное раскрытие сравнительных преимуществ регионов, создание открытых «площадок» регионального сотрудничества [7]. В соответствии с «Концепцией приграничного сотрудничества в Российской Федерации» приграничное сотрудничество является важной составля-

ющей международных отношений России и направлено на установление и развитие конструктивного диалога приграничных регионов и муниципальных образований России с субъектами приграничного сотрудничества сопредельных государств [8].

В России накоплен значительный опыт многостороннего приграничного сотрудничества. Особый интерес представляет совместная деятельность между странами Северного Калотта (Финляндия, Норвегия, Швеция) и Северо-Западом России в рамках программы «Коларктик», направленной на устойчивое развитие и защиту окружающей среды, снижение периферийности северных территорий, защиту прав автохтонного населения [9].

В ракурсе развития ЭККМР заслуживает внимания опыт международной экономической интеграции в рамках Расширенной Туманганской инициативы (РТИ), участниками которой являются Россия, КНР, Республика Корея и Монголия [10]. Приоритетными направлениями сотрудничества были определены транспорт, туризм, энергетика, торговля, инвестиции и охрана окружающей среды. Вместе с тем РТИ сложно отнести к успешным проектам. Основными проблемами, препятствующими ее реализации, являются существенные геополитические и социально-экономические противоречия между странами – участницами проекта [11].

К территориям приграничного сотрудничества Китая, Монголии и России относятся две зоны, находящиеся на стыке границ трех государств. Западная зона включает Республику Алтай (Россия), округ Алтай в Или-Казахском автономном округе Синьцзян-Уйгурского автономного района (КНР) и аймак Баян-Улгий (Монголия). Данная территория характеризуется горным рельефом и слабо развитой транспортной инфраструктурой. Отсутствие железной дороги из Западного Китая в Россию через Монголию существенно ограничивает возможности развития приграничного сотрудничества трех стран.

В восточную приграничную зону входят юго-восточные районы Забайкальского края (Россия), аймак Дорнод (Монголия) и городской округ Хулун-Буир автономного района Внутренняя Монголия (Китай). Эта территория характеризуется хрупкой природной системой, включающей уникальные даурские степи и водно-болотные угодья. В ней находится российско-монгольско-китайский заповедник «Даурия», в который входят биосферный заповедник «Далайнор» (КНР), природный биосферный заповедник «Даурский» (Россия), строго охраняемая природная территория «Монгол Дагуур»

(Монголия). Наличие особо охраняемых природных территорий накладывает значительные ограничения на осуществление хозяйственной деятельности в пределах приграничной зоны.

В целом следует отметить, что трехстороннее приграничное экономическое сотрудничество между Россией, Китаем и Монголией пока не получило большого развития из-за слабо развитой транспортной инфраструктуры и существенных экологических ограничений на приграничных территориях.

Поэтому приграничное сотрудничество развивается на основе двусторонних соглашений в рамках деятельности межправительственных комиссий и рабочих групп. К ним относятся, например, межправительственная российско-монгольская комиссия по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству, российско-китайская постоянная рабочая группа по вопросам межрегионального и приграничного сотрудничества. В рамках экономического коридора Китай – Монголия – Россия значительно больший потенциал имеет региональное сотрудничество, включающее в себя трехстороннее взаимодействие Монголии и граничащих с ней регионов КНР и РФ. В его основе лежит транспортный каркас, соединяющий три страны.

Выделяют три основных маршрута транспортного коридора Китай – Монголия – Россия: западный, центральный и восточный. Западный и восточный коридоры, включающие Республику Тыва и, соответственно, Забайкальский край, в целом имеют дополняющий характер. Эти маршруты могут получить развитие при реализации крупных инвестиционных проектов. Следует отметить, что проект строительства железной дороги в Тыву обсуждается последние 15 лет [12]. В апреле 2021 г. проект был приостановлен до 2026 г. Затраты на строительство железнодорожной линии Курагино – Кызыл с возможным продлением до Синьцзян-Уйгурского автономного района (КНР) оцениваются в более чем 1 трлн руб.

Монголия в последние годы активно расширяет железнодорожную сеть [13]. Предполагается строительство железной

дороги от Бичигта, расположенного на границе с Китаем, через Чойбалсан до Эрэнцава – сопредельного пункта пропуска с железнодорожным пунктом пропуска (ЖДПП) Соловьевск в Забайкальском крае. Данный проект, по сути, направлен на создание восточного маршрута ЭККМР для организации взаимных транзитных перевозок из Китая в Россию по территории Монголии и в обратном направлении. В настоящее время объем перевозок через ЖДПП Соловьевск незначителен.

Вместе с тем, в силу значительной стоимости инвестиционных проектов по созданию новых объектов транспортной инфраструктуры, включая участки железных и автомобильных дорог, целесообразно сконцентрировать усилия на использовании основных транспортных магистралей, входящих в центральный маршрут трехстороннего экономического коридора. К ним относятся железнодорожный маршрут Эрлянь – Улан-Батор – Наушки – Улан-Удэ и, соответственно, автомобильная трасса Эрлянь – Улан-Батор – Кяхта – Улан-Удэ.

Следует отметить рост объема грузовых перевозок через границу России и Монголии [14]. С января по июнь 2024 г. объем перевозок грузов через железнодорожный погранпереход «Сухэ-Батор – Наушки» превысил аналогичный показатель прошлого года на 11,4%, составив более 4 млн т (таблица). Таким образом достигнут наивысший результат за всю историю грузоперевозок на данном участке железной дороги.

Вместе с тем вопросы реализации проектов по большинству направлений Программы, включая развитие транспортной инфраструктуры, пунктов пропуска, совершенствование таможенного и карантинного контроля, сотрудничества в сфере промышленности и инвестиций, относятся к компетенции государственных органов власти центральных правительств Китая, России и Монголии. В силу этого перспективы субрегионального сотрудничества Монголии и соответствующих регионов Китая и России, на наш взгляд, видятся в основном в расширении взаимодействия в гуманитарной сфере и в охране окружающей среды.

Объем перевозок грузов через железнодорожный погранпереход «Сухэ-Батор – Наушки» за 1-е полугодие 2024 г., тыс. т

	Перевозки из России	Перевозки в Россию	Всего
Перевозки Россия – Монголия	1610,0	74,7	1684,7
Транзитные перевозки в/из Китая	1870,0	785,5	2655,5
Всего	3480,0	860,2	4340,2

Источник: составлено автором.

Перспективным направлением является развитие туризма между тремя странами. В 2023 г. было заключено трехстороннее соглашение о развитии туристического маршрута «Великий чайный путь», повторяющий торговый путь из Китая через Монголию в Сибирь и города центральной части России. В реализации этого туристического проекта заинтересованы многие субъекты Российской Федерации: от Забайкальского края до Санкт-Петербурга. Вместе с тем базовым регионом-оператором является Республика Бурятия, на юге которой находится город Кяхта – начальный пункт Великого чайного пути в России.

Важна для туризма организация пассажирских перевозок воздушным, железнодорожным и автомобильным транспортом. В настоящее время нет прямых авиарейсов, соединяющих города трех стран. В связи с ростом взаимных туристических потоков целесообразна организация постоянных или чартерных авиарейсов, включая маршрут Хух-Хото – Улан-Батор – Улан-Удэ.

Для развития туризма трудно переоценить возобновление пассажирских перевозок железнодорожным транспортом между Россией и Китаем по территории Монголии, приостановленных в 2020 г. из-за пандемии коронавируса. В настоящее время движение пассажирских поездов из Российской Федерации по центральному маршруту ЭККМР осуществляется только в пределах Монголии.

Успешно развивается трехстороннее сотрудничество в сфере культуры. Активно проводятся совместные мероприятия, в том числе международные фестивали-конкурсы «На Великом чайном пути», в программу которого входят 7 фестивальных конкурсов. Вместе с тем потенциал взаимодействия в культуре в рамках ЭККМР используется еще не в полной мере. Необходимо углубление сотрудничества в области театрального, музыкального, циркового и киноискусства, организация гастролей театров и других творческих коллективов, проведение выставок и иных мероприятий.

Активно развивается сотрудничество в телевизионной сфере. Усилиями телевизионных компаний трех стран была создана международная информационная программа «Середина Земли», освещающая новости пяти регионов России (республик Бурятия, Калмыкия, Саха (Якутия), Иркутской области и Забайкальского края), а также Китая и Монголии. Одним из возможных перспективных направлений развития информационной программы может стать подключение к ней телекомпания из Автономного района Внутренняя Монголия (КНР).

Большие возможности в развитии регионального сотрудничества видятся в организации совместных спортивных мероприятий, включая соревнования в традиционных монгольских видах спорта: стрельба из лука, скачки, вольная борьба. Знаковым спортивным соревнованием могла бы стать международная велогонка по территории трех стран, например по центральному маршруту ЭККМР: Эрлянь – Улан-Батор – Кяхта – Улан-Удэ – Гремячинск (побережье Байкала). С учетом не очень большой протяженности трассы (около 1400 км), хорошего качества автомобильных дорог и в основном равнинного рельефа это спортивное мероприятие может стать мощным импульсом развития спортивного туризма и обеспечивающих его видов предпринимательской деятельности, включая работу гостиниц, организаций общественного питания и предоставление прочих видов услуг.

Перспективным направлением взаимодействия России, Китая и Монголии в рамках ЭККМР является углубление сотрудничества в сфере науки и образования, включая обмен и стажировки научных работников, взаимное направление студентов на обучение за рубежом. Институциональной основой сотрудничества в этих направлениях может стать сеть университетов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), направленная на развитие интеграционных процессов в области образования, науки и технологий, расширение возможностей получения качественного образования и продвижение научных контактов. В нее входят университеты Казахстана, Китая, Кыргызстана, России, Таджикистана, Узбекистана и Белоруссии. Вместе с тем в сети университетов ШОС нет ни одного университета из Автономного района Внутренняя Монголия (КНР) и граничащих с Монголией регионов России. На наш взгляд, целесообразно устранить это упущение.

В целом следует отметить, что одним из препятствий эффективного регионального и приграничного сотрудничества в рамках экономического коридора Китай – Монголия – Россия является отсутствие регионального механизма взаимодействия трех стран. Действующие двусторонние межправительственные комиссии и рабочие группы имеют другой формат и направлены на решение задач межгосударственного уровня.

По мнению автора, для оперативного решения вопросов регионального и приграничного сотрудничества необходимо создание межправительственной комиссии России, Китая и Монголии со штаб-квартирой в г. Улан-Батор (Монголия), включающей отдельные подкомиссии и рабочие группы

с соответствующим штатом, в том числе размещенные в регионах, в наибольшей степени связанных с экономическим коридором – в г. Улан-Удэ (Российская Федерация), г. Хух-Хото (КНР). Основной задачей комиссии и входящих в нее подкомиссий и рабочих групп должно быть согласование деятельности по подготовке и реализации проектов между участниками реализации Программы – центральными и региональными правительствами, ведомствами, бизнес-структурами и другими участниками реализации Программы создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия.

Заключение

Проведенное исследование позволяет сделать несколько выводов и предложений. В условиях экономических санкций стран коллективного Запада развитие экономического коридора Китай – Монголия – Россия приобретает стратегическую значимость. Важным направлением взаимодействия трех стран выступает приграничное и региональное сотрудничество. В целях активизации совместной деятельности возникает необходимость создания регионального механизма взаимодействия трех стран и реализации ряда проектов в гуманитарной сфере.

Список литературы

1. Кожокин Е.М. Транспортный коридор Север–Юг в условиях новой реальности // Геоэкономика энергетики. 2022. № 4 (20). С. 36–55. DOI: 10.48137/26870703_2022_20_4_36.
2. Перская В.В., Аржаев Ф.И., Ван Я. Системная оценка Транскаспийского маршрута международного транспортного коридора «Север – Юг» методом динамического норматива // Регионоведение. 2024. Т. 32, № 2. С. 308–325. DOI: 10.15507/2413-1407.127.032.202402.308-325.
3. Макаров А.В., Макарова Е.В. Программа создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия: проблемы и перспективы реализации // Проблемы Дальнего Востока. 2021. Вып. № 4 С. 84–94. DOI: 10.31857/S013128120015640-5.
4. Намжилова В.О. Инфраструктурный ландшафт в трансграничье России, Монголии и Китая: преобразования и ориентиры // Азия и Африка сегодня. 2022. Вып. № 11. С. 13–20. DOI: 10.31857/S032150750020155-2.
5. Ли На. Инициатива «один пояс, один путь» как новая модель сотрудничества КНР с Россией и странами Центральной Азии // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Всеобщая история. 2018. Т. 10, № 4. С. 382–392. DOI: 10.22363/2312-8127-2018-10-4-382-392.
6. Даваасурэн А., Ариунжаргал Ч. О проблемах формирования экономического коридора Россия – Монголия – Китай // Регион: экономика и социология. 2021. № 3 (111). С. 184–202. DOI: 10.15372/REG20210308.
7. Ван Ц., Вовенда А.В., Любина Д.Е., Мушенко Е.В. Развитие экономического коридора Китай – Монголия – Россия: приграничное измерение // Социально-политические науки. 2021. Т. 11, № 5. С. 27–33. DOI: 10.33693/2223-0092-2021-11-5-27-33.
8. Распоряжение Правительства РФ от 07.10.2020 № 2577-р О Концепции приграничного сотрудничества в РФ [Электронный ресурс]. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74639793/> (дата обращения: 21.08.2024).
9. Маслова Е.А. Сотрудничество России и ЕС в условиях санкционного режима (на примере программы «Коларктик 2014–2020») // Вестник Пермского университета. Политология. 2021. Т. 15, № 2. С. 49–58. DOI: 10.17072/2218-1067-2021-2-49-58.
10. Степанов Н.С. Перспективы развития Расширенной Туманганской инициативы (РТИ) в новой геополитической реальности // Финансы и управление. 2022. № 4. DOI: 10.25136/2409-7802.2022.4.39018.
11. Бурлаков В.А. Перспективы развития Расширенной Туманганской инициативы (геополитический аспект) // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2013. № 2 (25). С. 53–63.
12. Бегзи А.Д. «Железная дорога в Туву: тупиковая технологическая ветка или трансграничный коридор, обеспечивающий поворот экономики России на Восток» // Азиатские исследования: история и современность. 2022. № 2 (2). С. 118–131. DOI: 10.24412/2782-6139-2022-2-118-131.
13. Дондоков З.Б.-Д., Намжилова В.О. Экономический коридор Китай – Монголия – Россия: выстраивание инфраструктурной связанности в условиях глобальных вызовов // ЭКО. 2022. № 12. С. 52–71. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-12-52-71.
14. Установлен исторический рекорд по объему грузовых перевозок через границу России и Монголии. [Электронный ресурс]. URL: <https://trans.ru/news/ustanovlen-istoricheskii-rekord-po-obemu-gruzovih-perevozok-cherez-granitsu-rossii-i-mongolii> (дата обращения: 06.08.2024).