

УДК 339.9

Регион: экономика и социология, 2021, № 3 (111), с. 184–202

А. Даваасурэн, Ч. Ариунжаргал

О ПРОБЛЕМАХ ФОРМИРОВАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО КОРИДОРА РОССИЯ – МОНГОЛИЯ – КИТАЙ

В статье рассматриваются предпосылки и условия возникновения стратегической инициативы Китая «Один пояс – один путь» и отношение к ней других стран. Представлены результаты договоренностей, достигнутых главами России, Монголии и Китая. Приведена классификация 32 проектов, которые будут реализованы в рамках экономического коридора, и выделены наиболее приоритетные. Обзор исследований в области развития инфраструктуры, региональной интеграции и межгосударственной кооперации, проведенных учеными России, Китая и Монголии, позволил определить потенциал и уровень развития трех стран в части обладания финансовыми и природными ресурсами. Также был выполнен сравнительный анализ стратегических интересов каждой из сторон и их выгод от создания экономического коридора, выявлены особенности их участия в его создании и дана оценка действующих механизмов трехстороннего сотрудничества. Показано, что необходимо развивать механизмы межгосударственной координации.

Особое внимание в статье уделяется описанию сути, целей и задач национальной программы Монголии «Степной путь», впоследствии переименованной в «Путь развития», а также результатов принятых правительством Монголии мер по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры в рамках экономического коридора. Среди таких мер – проекты дорожно-строительных работ в рамках программы «Путь развития», сооружение железных дорог Таван-Толгой – Гашуунсухайт и Таван-Толгой – Зуунбаян. Проблемы развития дорожно-транспортной инфраструктуры связаны с трудностями рефинансирования прибыли

Улан-Баторской железной дороги, с отсутствием инвестирования проектов от Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и Фонда Шелкового пути, несмотря на принятое решение об их участии в финансировании дорожно-транспортных проектов. Имеет место критика относительно того, что основными подрядчиками в осуществляемых на территории Монголии проектах, финансируемых за счет безвозмездной помощи и льготных кредитов от правительства Китая, выступают китайские компании, тогда как монгольские компании участвуют только в качестве субподрядчиков. Монгольская сторона проявляет инициативу в привлечении инвестиций из третьих стран либо от международных финансовых организаций, но встречает несогласие со стороны других участников этих проектов – России и Китая.

Ключевые слова: «Один пояс – один путь»; программа «Путь развития»; экономический коридор; взаимодействия России, Монголии и Китая; дорожно-транспортная инфраструктура; экономическая интеграция стран Азиатско-Тихоокеанского региона

Для цитирования: 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.

ВВЕДЕНИЕ

Сегодня в мире обостряются такие глобальные проблемы, как усиление экономической взаимозависимости стран, ужесточение конкуренции между ведущими мировыми державами за господство над минерально-сырьевыми ресурсами, угроза терроризма, рост транснациональной преступности, ускорение процесса глобального потепления, загрязнение окружающей среды, голод и бедность в развивающихся странах. Глобальные финансовые и экономические кризисы случаются чаще. США и Европейский союз вводят экономические санкции против России, а между США и Китаем развязана торговая война. Все это заставляет усиливать всесторонние политические, экономические и социально-культурные взаимодействия между тремя странами Азиатско-Тихоокеанского региона – Россией,

Китаем и Монголией, при этом нужны новая форма, новое содержание и новый принцип экономического взаимодействия между ними. Российские, китайские и монгольские ученые проводят совместные исследования по экономическому обоснованию, определению целесообразности создания экономического коридора и по сопряжению соответствующей государственной политики трех стран.

Для решения этой задачи необходимо выявить особенности современного политического и социально-экономического положения России, Монголии и Китая, а также дать оценку их политического, экономического, социального, культурного взаимодействия в прошлом и в настоящее время, изучить производственно-технический и ресурсный потенциалы каждой из трех стран и выявить возможности их взаимодополнения. Кроме этого, необходимо определить значимость экономического коридора и степень его влияния на геополитическую и экономическую ситуацию в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

ПРОБЛЕМЫ СОЗДАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО КОРИДОРА МЕЖДУ ТРЕМЯ СТРАНАМИ

7 сентября 2013 г. председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул предложение о разработке концепции «Один пояс – один путь», к которой относятся два международных проекта: «Новый шелковый путь» и «Морской шелковый путь XXI века». Эта концепция понимается как долгосрочная программа совместного развития стран Центральной и Южной Азии, Восточной Африки и Европы, что отражает самые последние внешнеполитические амбиции Китая. Концепция встретила неоднозначную реакцию: некоторые мировые лидеры восприняли ее с надеждой, тогда как другие отнеслись к ней скептически.

Однако, по оценкам мировых экспертов, осуществление предполагаемых проектов потребует инвестиций в размере от 3 до 8 трлн долл. США со стороны Китая и 900 млрд долл. из других стран в течение ближайших 10 лет. Из-за невозможности вложения значительных денежных средств Китай призывает к тому, чтобы в этом глобальном проекте приняли участие страны всего мира. В таком случае каждая страна, желающая в нем участвовать, должна иметь

определенные стратегические цели и национальные интересы, ей придется сделать значительные инвестиции, что повлечет за собой риск увеличения долговой нагрузки для той или иной страны¹.

В ходе последних встреч глав Монголии, России и Китая обсуждались вопросы создания экономического коридора и был оформлен генеральный план развития трехстороннего сотрудничества на среднесрочную перспективу. Во время встречи глав трех стран в 2016 г. в Уфе было объявлено о начале реализации 32 проектов, включая строительство трансграничных авто- и железнодорожной магистралей, развитие транзитных перевозок, расширение сотрудничества в промышленном, энергетическом, туристическом, образовательном и научно-техническом секторах, в сельском хозяйстве, в сфере защиты окружающей среды, в здравоохранении и гуманитарной сфере². В частности, речь идет о трехстороннем сотрудничестве в развитии транспортной инфраструктуры, в разработке регламентов и регулирующих документов, в сфере санитарно-ветеринарного контроля, в модернизации пограничных пропускных пунктов и т.д.

Из упомянутых 32 проектов к дорожно-транспортной сфере относятся 13 проектов, два проекта – промышленные, пять относятся к организации пограничных переходов, КПП, к таможенной и санитарно-ветеринарной сферам, один проект – энергетический, три проекта относятся к охране окружающей среды и экологии, три – к науке, технологиям и образованию, три проекта – гуманитарные, один относится к сельскому хозяйству и еще один – к здравоохранению. Наиболее важными из них представляются капиталоемкие транспортно-логистические и энергетические проекты, которые могут быть реализованы на первом этапе сотрудничества, а реализация остальных возможна на последующем этапе. Эту точку зрения разделяют все три стороны.

¹ См.: *Даваасурэн А., Мягмар Д.* Вызовы и роль Монголии в строительстве экономического коридора Китай – Монголия – Россия: Общий отчет о научно-исследовательской работе, проведенной по заказу Китайской академии наук и Монгольской академии наук. – Улан-Батор, 2020. (На монг. яз.).

² См.: *Монголия одобрила проект экономического коридора с Россией и Китаем.* 9 июня 2016 г. – URL: https://www.alt.ru/logistics_news/45633/.

В связи с этим в России, Монголии и Китае происходит заметное оживление научных исследований в области развития инфраструктуры, производства, региональной интеграции и кооперации между странами. Так, ежегодно проводится форум ученых трех стран в формате Think-Tank, направленный на объединение усилий научных коллективов по социально-экономическому обоснованию создания экономического коридора. Выявляются насущные проблемы в транспортно-логистической сфере трех стран и возможности ее развития, строятся прогнозы и осуществляется планирование с целью совместного решения выявленных проблем. Успешное обоснование проекта экономического коридора может способствовать компенсации странами-участницами недостающих ресурсов, а также полному использованию сравнительных преимуществ (демографических, географических, природно-климатических, финансовых, производственных, сельскохозяйственных, технологических, научно-технических, природоресурсных и др.).

Однако Монголия, Россия и Китай существенно различаются по экономическому и научно-техническому потенциалам, по уровню развития производительных сил, по квалификации рабочей силы, по финансовым и природным ресурсам, по уровню промышленного передела. С другой стороны, пока не ясно, сколько пассажиров и грузов, в каком направлении и куда будет перевезено по магистралям, соединяющим Европу с Азией.

Здесь возникает вопрос, насколько сильным является стремление стран Европейского союза получать продукцию из стран Азии по суше (с учетом пересечения нескольких государственных и таможенных границ России, Монголии и других стран) взамен используемого сегодня дешевого морского пути.

Из таблицы 1 видно, что интересы России и Китая имеют более глобальный характер, тогда как характер интересов Монголии региональный, и Монголия больше других заинтересована в ускорении своего экономического и социального развития. Но все три страны заинтересованы в создании экономического коридора, в этом их интересы совпадают.

Таблица 1

Стратегические интересы России, Монголии и Китая и их выгоды от участия в экономическом коридоре

Страны	Стратегические интересы и выгоды
Монголия	1. Увеличение доходов от транзитных перевозок через территорию Монголии за счет их роста
	2. Появление возможностей привлечь иностранные инвестиции и повысить уровень развития банковского и финансового секторов, строительства, градостроительства, транспорта и логистики, промышленности, сферы услуг, торговли, туризма и т.д.
	3. Комплексное решение социальных проблем населения городов и поселков, расположенных вдоль магистрали
	4. Ввод в хозяйственный оборот месторождений полезных ископаемых, расположенных на территории вдоль магистрали
	5. Повышение уровня квалификации рабочей силы и уровня развития человеческого капитала за счет участия в создании коридора
	6. Повышение конкурентоспособности отстающих секторов экономики
	7. Развитие туризма, основанного на привлекательности природных объектов, за счет роста потоков иностранных туристов
	8. Проведение многополярной и сбалансированной внешней политики в отношении двух стран-соседей, увеличение роли третьего соседа в трехсторонних отношениях
Россия	1. Увеличение объема транзитных перевозок за счет модернизации и расширения основной линии дорожной инфраструктуры
	2. Создание новой электросети и увеличение экспорта источников энергии (электроэнергии, нефти, газа)
	3. Увеличение экспорта продукции горнодобывающих отраслей в Азиатско-Тихоокеанский регион и Северо-Восточную Азию
	4. Развитие отдаленных территорий и решение социальных проблем проживающего на них населения
	6. Оснащение гражданской промышленности инновационными оборудованием и технологиями, технологическое перевооружение промышленности за счет привлечения иностранных инвестиций
	7. Противодействие экономическим санкциям США и Европейским союзом, за счет повышения конкурентоспособности национальной экономики
	8. Сохранение и укрепление геополитического и экономического влияния в Европе и Азии

Страны	Стратегические интересы и выгоды
КНР	1. Развитие трансграничной, межрегиональной, транснациональной и трансконтинентальной торговли посредством строительства новых объектов дорожно-транспортной инфраструктуры для развития всестороннего сотрудничества со странами мира
	2. Оперативная и безопасная доставка китайских промышленных товаров в страны Европы и Азии, а в обратном направлении по железнодорожному коридору – быстрая доставка сырья, необходимого для промышленности
	3. Преодоление объективных препятствий для экспорта и импорта, связанных с загрязнением окружающей среды, нехваткой энергетических ресурсов, необходимых для промышленного развития страны, а также с территориальным ограничением по океану и суше
	4. Усиление геополитического и экономического влияния в Европе, Центральной и Северо-Восточной Азии
	5. Устранение разрывов в доходах городского и сельского населения и борьба с бедностью сельского населения
Россия, Монголия, Китай	1. Усиление экономической интеграции стран Северо-Восточной Азии
	2. Установление технологических связей между странами, участвующими в коридоре, за счет активизации промышленной кооперации между ними
	3. Появление возможностей восстановления традиционных торговых отношений между Россией, Монголией и Китаем за счет развития трансграничной, межрегиональной, транснациональной и трансконтинентальной торговли
	4. Укрепление взаимопонимания между народами трех стран, за счет чего увеличится поток туристов
	5. Укрепление взаимодействий хозяйствующих субъектов Сибири и Дальнего Востока, Монголии и северо-восточных провинций Китая в области мобилизации долгосрочного капитала, применения инновационных технологий, привлечения квалифицированной рабочей силы, использования природных ресурсов
	6. Улучшение координации экономической деятельности, связанной с инфраструктурой, торговлей, движением капитала
	7. Потепление политической атмосферы и повышение взаимного доверия между лидерами трех стран

По большому счету, создание экономического коридора внесет важный вклад в социальное, экономическое, промышленное, техническое и технологическое развитие каждой из участвующих стран. С другой стороны, мы понимаем, что формирование этого коридора отвечает геополитическим целям России и Китая, в то время как Монголия преследует сугубо экономическую цель.

Несмотря на то что с 2016 г. действует 10 механизмов трехстороннего сотрудничества, направленных на создание экономического коридора между Россией, Монголией и Китаем (ежегодные встречи глав трех государств, встречи трехсторонних рабочих групп, встречи заместителей министров иностранных дел, регулярные встречи экспертов министерств иностранных дел и центров инвестиционных исследований, встречи министров транспорта и туризма, встречи рабочей группы Таможенного союза, трехсторонние встречи по торгово-экономическому сотрудничеству, ежегодные встречи ученых в формате Think-Tank), оно затягивается. Следовательно, требуются усиление координации деятельности, гармонизация правовых документов трех стран.

Кроме того, в рамках механизмов сотрудничества необходимо установить последовательность и этапы реализации 32 проектов и программ, связанных с созданием экономического коридора, разработать среднесрочную и долгосрочную программы по трехстороннему сотрудничеству, конкретизировать задачи и полномочия государственных органов управления трех стран. При этом необходимо определить экономические, финансовые и налоговые механизмы реализации проектов и программ, предусмотреть рациональное размещение и использование производственных, технических, технологических и материальных ресурсов, а также выявить политические и экономические выгоды и результаты, которые принесет создание коридора. Только в таком случае задачи создания экономического коридора между тремя странами будут выполнены на практике.

ВОЗМОЖНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ МОНГОЛИИ «ПУТЬ РАЗВИТИЯ»

Монголия возлагает большие надежды на создание экономического коридора между Россией, Монголией и Китаем. Правительство страны рассчитывает на то, что коридор будет играть важную роль в дальнейшем росте и диверсификации экономики, в улучшении жизни населения, в построении экономики, основанной на знаниях, и для этого старается сделать все, что в его силах.

Когда в апреле 2004 г. Монголия присоединилась к сети Азиатских автомобильных дорог по программе Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана, она выдвинула инициативу «Степной путь». В рамках этой инициативы Монголия обязуется построить на своей территории дороги маршрутов АНЗ, АНЗ2 и АН4. В Программе деятельности Правительства Монголии на 2012–2016 гг. обозначено, что «на территории Монголии будет создан транспортный коридор, соединяющий Россию, Китай и Азию с Европой, что будет способствовать увеличению объемов транзитных перевозок»³. Программой социально-экономического развития Монголии на 2014 г. предусмотрено строительство железных и автомобильных дорог, а также сооружение объектов нефтегазовой и энергетической инфраструктуры, соединяющих Россию и Китай⁴.

В 2019 г. инициатива «Степной путь» была переименована в «Путь развития». В постановлении правительства о национальной программе «Путь развития» подчеркивалась важность развития инфраструктуры в таких секторах, как транспорт, энергетика, информация и связь, горнодобывающая промышленность и туризм⁵. Переименование программы не изменило ее сути, содержания и значения, но она

³ См.: *Программа деятельности Правительства Монголии на 2012–2016 годы*. Утв. Постановлением № 37 Великого государственного хурала Монголии. – URL: http://zasag.mn/uploads/gov_plan2012-2016-1.pdf. (На монг. яз.).

⁴ См.: *Постановление № 39 Великого государственного хурала от 24 мая 2013 г. «Об утверждении общих направлений экономического и социального развития Монголии на 2014 год»*. – URL: <http://www.legalinfo.mn/law/>. (На монг. яз.).

⁵ См.: *Государственная программа «Степной путь»*, утв. Постановлением Правительства № 142 от 2017 г. – URL: <http://www.legalinfo.mn/law/>. (На монг. яз.).

стала более конкретной. Предусмотрено, что работы, отраженные в программе «Путь развития», будут финансироваться из государственного бюджета, за счет иностранных займов, иностранных и внутренних инвестиций, в рамках механизмов государственно-частного партнерства, а также за счет зарубежных и внутренних пожертвований. Одна из целей программы заключается в обеспечении долгосрочного устойчивого развития страны путем строительства в ближайшем будущем объектов дорожной и транспортной инфраструктуры за счет доходов от экспорта минеральных ресурсов, а также их переработки в среднесрочной перспективе.

В рамках программы «Путь развития» должно быть обращено особое внимание на разработку технико-экономических обоснований проектов строительства объектов дорожно-транспортной инфраструктуры за счет финансовых средств государственных и иностранных предприятий. Например, несмотря на то что в 2007 г. специалистами компании «Китайские железные дороги» было разработано технико-экономическое обоснование строительства новой меридиональной электрифицированной железной дороги Монголо-российского акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога», из-за финансовых проблем и проблем с распределением и использованием дивидендов от акций этого общества строительные работы до сих пор не выполняются.

Национальная программа «Путь развития» ставит следующие задачи:

- 1) сопрягать строительство объектов дорожно-транспортной инфраструктуры с дорожно-транспортной инфраструктурой России и Китая;
- 2) ускорить строительство пограничных пропускных пунктов с таможенным и санитарно-ветеринарным контролем;
- 3) укрепить сотрудничество трех стран в сфере инвестиций в развитие промышленности;
- 4) углубить трехстороннее торгово-экономическое сотрудничество;
- 5) расширить гуманитарные контакты и трансграничные культурные обмены;
- 6) укрепить сотрудничество в области защиты окружающей среды и экологии;

- 7) развивать приграничное сотрудничество между хозяйствующими субъектами;
- 8) активно участвовать в экономической интеграции стран Азиатско-Тихоокеанского региона и Северо-Восточной Азии.

Для увеличения пропускной способности монгольских железных дорог по поручению правительства Монголии разработано технико-экономическое обоснование проектов, представленных в табл. 2.

Железные дороги Таван-Толгой – Зуунбаян и Таван-Толгой – Гашуунсухайт имеют самое важное стратегическое значение, а среди них первое место занимает дорога Таван-Толгой – Гашуунсухайт. Для нее технико-экономическое обоснование было выполнено южно-корейской компанией Samsung. Несмотря на то что за счет финансирования Банком развития Монголии выполнено 86,6% земляных работ, в 2015 г. строительство было приостановлено, а в 2018 г. правительство страны приняло решение о финансировании этой дороги за счет прибыли государственной компании «Эрдэнэс Таван-Толгой», что сыграло важную роль в продолжении ее строительства.

Согласно Постановлению Правительства Монголии № 135 от 10 апреля 2019 г. на строительство дороги Таван-Толгой – Гашуунсухайт была направлена прибыль государственной компании «Эрдэнэс Таван-Толгой» в размере 750 млрд тугр., за счет чего в 2020 г. было построено 34 км дороги⁶.

Железная дорога Таван-Толгой – Зуунбаян по стратегическому значению, как уже говорилось, занимает второе место. В 2020 г. государственной компанией «Монгольская железная дорога» построено 50 км этой дороги.

На третьем месте по значению железная дорога Зуунбаян – Ханги. Вопросы строительства этой дороги остаются пока нерешенными, хотя ее технико-экономическое обоснование подготовлено. Ожидается, что если эта дорога будет введена в эксплуатацию, откроется дополнительный монголо-китайский пограничный переход рядом с портом Замын – Ууд – Эрлян.

⁶ См.: *Интервью* с исполнительным директором ООО «Таван-толгойская железная дорога» с Н. Удаанжаргалом. – URL: <http://www.ttz.mn/mn/2b>. (На монг. яз.).

Таблица 2

**Проекты дорожно-строительных работ в рамках программы
«Путь развития»**

Железная дорога	Протя- женность, км	Пропуск- ная спо- собность, млн т	ТЭО	Источник финансиро- вания	Степень реализа- ции про- екта, %
Улан-Баторская ж.д. (тех. перевооружение)	1100	74	Готово	Прибыль АО «Улан-Батор- ская железная дорога», ПИИ	10
Таван-Толгой – Зуунбаян	415	15	Готово	Прибыль АО «Эрдэнэс Таван-Толгой»	12
Таван-Толгой – Гашуун- сухайт	267	30	Готово	Бюджетные средства	16
Сайншанд – Зуунбаян – Ханги	324	10,0	Готово	Инвестиции КОО «Болд томор ероо гол», ПИИ	0
Нарийнсухайт – Шивээхурэн	45	24	Не готово	Не определен	0
Эрдэнэт – Овоот	568	12	Готово	Не определен	0
Таван-Толгой – Сайн- шанд – Хуут – Чой- балсан – Эрэнцав	1800	30	Готово	Не определен	0
Хуут – Сумбэр	380	...	Готово	Не определен	0
Хуут – Бичигт	234	46	Готово	ПИИ	0
Богд-хаан	150	22	Готово	АБР	0
Мандал – Багахангай	170		Готово	Иностранные займы	0

Примечания: 1) КОО – компания с ограниченной ответственностью, ПИИ – прямые иностранные инвестиции, АБР – Азиатский банк развития; 2) железную дорогу Таван-Толгой – Сайншанд – Хуут – Чойбалсан называют также «Новая железная дорога». Государственная компания «Монгольская железная дорога» получила лицензию на строительство этой дороги.

В 2008 г. правительство Монголии учредило государственную компанию «Монгольская железная дорога». Она получила лицензию на строительство железной дороги Даланзадгад – Сайншанд – Хуут – Чойбалсан – Эрээнцав (Новая железная дорога) протяженностью 1 800 км. Техничко-экономическое обоснование разработала американская компания McKinsey⁷. Предполагается проложить эту дорогу через промышленный комплекс Сайншанд и соединить ее с месторождениями полезных ископаемых восточного и центрального районов Монголии, чтобы экспортировать добываемое на них сырье на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона. Считается, что эта дорога будет иметь большое геополитическое значение не только для Монголии, но и для соседних стран.

В последнее время очень важным проектом стало строительство железной дороги Эрдэнэт – Овоот – Арцсуурь – Цагаантолгой – Кызыл, известной как северный железнодорожный коридор. Сегодня этот проект осуществляется по заказу компании Aspire Mining Limited. Протяженность дороги на участке Эрдэнэт – Овоот составляет 540 км. Для строительства этой дороги была создана компания Northern Railways. Она разработала предварительное технико-экономическое обоснование строительства железной дороги длиной 330 км по маршруту Кызыл – Арцсуурь – Овоот – Эрдэнэт. Сооружение этой дороги будет частью модернизации и развития Улан-Баторской железной дороги.

Несмотря на необходимость технической модернизации Улан-Баторской железной дороги и на то, что технико-экономическое обоснование ее строительства уже разработано российским Мосгипротрансом, монгольская сторона не может осуществить финансирование за счет прибыли Улан-Баторской железной дороги, поскольку российская сторона владеет 50% ее акций. Другой вариант решения вопросов финансирования этой дороги – привлечение китайской стороны,

⁷ См.: *Интервью* с генеральным директором государственной компании «Монгольская железная дорога» Б. Батзаяя по текущим вопросам. 11.03.2012. – URL: <http://www.mtz.mn/>. (На монг. яз.).

однако оно откладывается, так как требуется создать трехстороннюю рабочую группу из представителей России, Монголии и Китая.

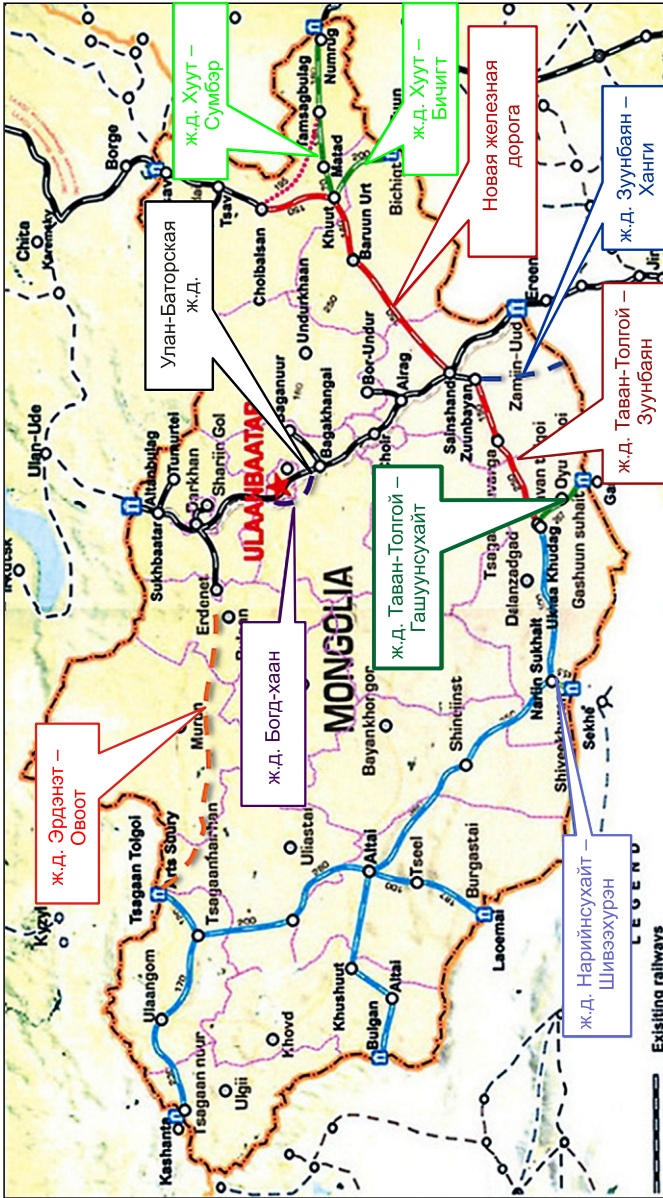
Что касается других железнодорожных проектов, то они были приостановлены из-за отсутствия финансирования.

Опираясь на собственные возможности (технические и технологические, трудовые и финансовые), Монголия начала строить железные дороги в вышеназванных двух направлениях, но для создания своей дорожно-транспортной инфраструктуры она нуждается во всестороннем участии двух соседних стран. Несмотря на отсутствие финансовых возможностей, Монголия намерена строить железную дорогу протяженностью 1 531 км, для чего требуется более 5 млрд долл. США. По территории Монголии проходят маршруты Азиатских автомобильных дорог АНЗ и АН4, с которыми предполагается соединить центральную автомобильную дорогу Хяхта – Алтанбулаг – Улан-Батор – Замынууд, а также Улан-Баторскую железную дорогу и остальные железные дороги (см. рисунок).

На очередном заседании Кабинета министров 23 сентября 2020 г. было принято решение о соединении железных дорог Таван-Толгой – Гашуунсухайт и Таван-Толгой – Зуунбаян, поскольку в 30-километровой зоне вдоль этих двух железнодорожных маршрутов находится около 40 месторождений полезных ископаемых. Это, в частности, месторождения меди, золота, угля, вольфрама, цинка и плавикового шпата, такие как Таван-Толгой, Оюу-Толгой, Цагаан-Суварга, Адуунчулуун, Чандгана, Талбулаг и Хуут. Прогнозируется, что объем экспорта полезных ископаемых, добываемых на этих месторождениях, достигнет в среднем 50 млн т в год, грузоперевозки по этим дорогам увеличатся в 3,5 раза⁸.

Таким образом, несмотря на то что Монголия не располагает необходимым трудовым, техническим и технологическим потенциалом и долгосрочными финансовыми ресурсами, не имеет опыта в строительстве железных дорог и в мобилизации долгосрочного капитала с международного фондового рынка, страна постоянно ищет

⁸ См.: Будут соединены железные дороги Таван-Толгой – Гашуунсухайт и Таван-Толгой – Зуунбаян. – URL: <https://zasag.mn/news/view/25503>. (На монг. яз.).



Проекты строительства объектов дорожно-транспортной инфраструктуры Монголии

различные источники финансирования для реализации своих проектов, а также сумела разработать технико-экономические обоснования для планируемых железных дорог.

Соглашение об экономическом коридоре между тремя странами предусматривает финансирование сооружения железных дорог в рамках государственно-частного партнерства и за счет средств международных кредитных и финансовых организаций, включая Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Фонд Шелкового пути, Азиатский банк развития, Новый банк развития и другие финансовые учреждения. Однако в настоящее время ни один проект не финансируется Азиатским банком инфраструктурных инвестиций и Фондом Шелкового пути. Осуществляемые инфраструктурные проекты финансируются из Азиатского банка развития, Европейского банка реконструкции и развития, за счет безвозмездной помощи и посредством льготного кредита от правительства Китая.

Сегодня в реализации железнодорожных проектов основными подрядчиками выступают китайские компании, а монгольские компании – только в качестве субподрядчиков, что вызывает справедливую критику. Поэтому в дальнейшем необходимо поддерживать участие монгольских компаний, чтобы они получали экономическую выгоду от участия в проектах, реализуемых на территории Монголии, через механизмы государственно-частного партнерства.

На наш взгляд, возможно осуществлять финансирование некоторых проектов, реализуемых в Монголии, из средств международных банковских и финансовых организаций либо за счет инвестиций, привлекаемых из третьих стран, хотя международные банковские и финансовые учреждения и третьи страны вряд ли будут готовы предоставлять гарантии и осуществлять инвестиции без согласия главных участников этих проектов – России и Китая. Следовательно, России, Монголии и Китаю необходимо найти согласованное и разумное решение по финансированию проектов создания экономического коридора: привлечь либо средства с международных фондовых рынков, либо инвестиции из третьих стран.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Стратегической целью развития тесного сотрудничества между Россией, Монголией и Китаем в политической, экономической и социальной сферах посредством создания экономического коридора является интеграция регионов Северо-Восточной Азии. Она выступает мощным инструментом развития всесторонних и взаимовыгодных экономических отношений трех стран-участниц.

На наш взгляд, положительный экономический эффект региональной интеграции включает в себя: 1) укрупнение рынков сбыта и восстановление производства, что будет способствовать расширению ассортимента, повышению качества и снижению цены товаров и услуг; 2) сокращение транспортно-логистических издержек у стран-участниц; 3) свободное движение производственных ресурсов между тремя странами (финансовых, технико-технологических, природных, рабочей силы); 4) укрепление взаимопонимания народов и национальностей, населяющих эти страны; 5) реальную поддержку и координацию деятельности хозяйствующих субъектов трех стран; 6) появление возможностей взаимодополнения в сферах мобилизации долгосрочного капитала, применения инновационных техник и технологий, привлечения квалифицированной рабочей силы, рационального использования природных ресурсов.

Информация об авторах

Даваасурэн Авирмэд (Монголия, Улан-Батор) – доктор экономических наук, профессор, член-корреспондент Монгольской академии наук, заведующий отделом Института международных отношений Монгольской академии наук (Монголия, Улан-Батор, р-н Баянзурх, 14-й микрорайон, 13 хороо, Центральное здание Президиума Монгольской академии наук, п/я Улан-Батор-13330). E-mail: davaasuren13@yahoo.com.

Ариунжаргал Чулуунбаатар (Монголия, Улан-Батор) – аспирантка Шанхайского педагогического университета Восточного региона (Монголия, Улан-Батор, р-н Хан-Уул, 4 хороо, Твин Тауэр 51-402). E-mail: 2412430880@qq.com.

DOI: 10.15372/REG20210308

Region: Economics & Sociology, 2021, No. 3 (111), p. 184–202

A. Davaasuren, Ch. Ariunjargal

**ON PROBLEMS OF BUILDING
THE RUSSIA – MONGOLIA – CHINA
ECONOMIC CORRIDOR**

This article examines the background and conditions for China's Belt and Road Initiative, how it is perceived and reacted to in the world. We also present the results of the agreements reached by the Heads of State of Russia, Mongolia, and China. The article classifies 32 projects within the economic corridor, highlighting the most priority ones. A review of research done by scientists from these three countries in infrastructure development, regional integration, and interstate cooperation made it possible to determine the states' potential and development levels in terms of financial and natural resource possession. In addition, we analyze and compare each party's strategic interests and benefits from the economic corridor to be built, identify their peculiarities, and assess the existing mechanisms for trilateral cooperation. This work proves the need to work on interstate coordination mechanisms.

Particular attention is paid to describing the essence, goals, and objectives of Mongolia's Steppe Road national program, later renamed Path for Development, and the results of measures taken by the Mongolian government to create road transport infrastructure as part of the economic corridor. Examples of such measures are several road construction projects under the Path for Development, and the Tavan-Tolgoi – Gashuunsukhait and Tavan-Tolgoi – Zuunbayan railways. The problems of road transport infrastructure are related to the financial difficulties in refinancing the profits coming from the Ulaanbaatar Railbus, the lack of investment from the Asian Infrastructure Investment Bank and the Silk Road Fund, despite these financial institutions having decided to participate in financing road transport projects. There is criticism toward the fact that Chinese companies act as the principal cont-

ractors in the Mongolian-based projects financed by grant aid and a concessional loan from the Chinese government, while Mongolian ones are only involved as subcontractors. The Mongolian side has taken the initiative to attract investment from countries outside the set contracts or international financial institutions, which the other two parties, Russia and China, find disagreeable.

Keywords: the Belt and Road Initiative; the Path for Development program; economic corridor; Russian – Mongolian – Chinese interaction; road transport infrastructure; economic integration of Asia-Pacific countries

For citation: *Davaasuren, A. & Ch. Ariunjargal. (2021). O problemakh formirovaniya ekonomicheskogo koridora Rossiya – Mongoliya – Kitay [On problems of building the Russia – Mongolia – China economic corridor]. Region: ekonomika i sotsiologiya [Region: Economics and Sociology], 3 (111), 184–202. DOI: 10.15372/REG20210308.*

Information about the authors

Davaasuren, Avirmed (Ulaanbaatar, Mongolia) – Doctor of Sciences (Economics), Professor, Corresponding Member of the Mongolian Academy of Sciences, Head of Department at the Institute of International Affairs, Mongolian Academy of Sciences (Central Building of the Presidium of the Mongolian Academy of Sciences, 13 Khoroo, 14th Micro-district, Bayanzürkh District, Ulaanbaatar, 13330, Mongolia). E-mail: davaasuren13@yahoo.com.

Ariunjargal, Chuluunbaatar (Ulaanbaatar, Mongolia) – post-graduate student at East China Normal University (Twin Tower 51-402, 4 Khoroo, Khan-Uul District, Ulaanbaatar, Mongolia). E-mail: 2412430880@qq.com.

Поступила в редколлегию 18.02.2021.

После доработки 25.02.2021.

Принята к публикации 01.03.2021.

© Даваасурэн А., Ариунжаргал Ч., 2021