

УДК К 339.92

Котилко Валерий Валентинович

Д.э.н., проф. РАЕН, Москва

kotilko@yandex.ru

НОВЫЕ ТРЕНДЫ МНОГОПОЛЯРНОГО МИРА:

РФ, КНР И МОНГОЛИЯ

Аннотация: статья посвящена приграничному и региональному сотрудничеству Китая, Монголии и России в рамках создаваемого экономического коридора.

Ключевые слова: экономический коридор, транспортная инфраструктура, проекты программы, тренды, многополярный мир, проблемы и ограничения инфраструктуры Монголии.

Kotilko Valery Valentinovich

Doctor of Economics,

Professor RANS Moscow

NEW TRENDS IN THE MULTIPOLAR WORLD:

RUSSIA, CHINA AND MONGOLIA

Abstract: the article is devoted to the cross-border and regional cooperation of China, Mongolia and Russia within the framework of the created economic corridor.

Keywords: economic corridor, transport infrastructure, program projects, trends, multipolar world, problems and limitations of Mongolian infrastructure. .

Новый тренд сотрудничеству РФ, КНР и Монголии придали совместные проекты в рамках программы создания экономического коридора. Инициатива по созданию международного экономического коридора Китай – Монголия – Россия (ЭККМР) была одобрена лидерами трех стран еще в 2014 г. Импульсом к этому стала китайская инициатива создания Экономического пояса Шелкового пути. Большое количество инфраструктурных проектов (37) легло в основу

совместно принятой в 2016 г. Программы создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия, нацеленного на конкурентоспособное встраивание в мировые логистические маршруты и развитие регионов.

В 2018 г. из тринадцати проектов, относящихся к транспортной инфраструктуре, приоритетными к реализации были выбраны два проекта: комплексная модернизация Центрального железнодорожного коридора (Улан-Удэ — Наушки — Улан-Батор — Эрлянь — Пекин — Тяньцзинь) и развитие автомобильных транзитных перевозок по маршруту АН-3 сети Азиатских автодорог (Улан-Удэ — Кяхта — Улан-Батор — Эрлянь — Тяньцзинь).

Проблемы роста направления в системе трансконтинентальных перевозок связаны с ограничением пропускной способности магистрали и требует инфраструктурных преобразований. Проект модернизации Центрального железнодорожного коридора ожидает подготовки технико-экономического обоснования, целесообразность строительства Восточного (Борзя — Соловьевск — Чойбалсан — Хуут — Бичигт — Зуун-Хатавч — Чифэн — Чаоян — Цзиньчжоу/Паньцзинь) и Западного (Курагино — Кызыл — Цаган-Толгой — Кобдо — Такешкен — район Хами — Урумчи) железнодорожных коридоров.

Пределы сотрудничества с соседними странами Монголия остро ощутила во время пандемии COVID-19. Тогда увеличилась нагрузка на Трансмонгольскую железную дорогу, по которой часть грузов с автомобильного и воздушного транспорта, а также резко возрос рост контейнерных грузоперевозок по маршруту Китай — Европа и обратно.

В 2021 г. правительство Монголии утвердило «Политику нового возрождения» («Шинэ сэргэлтийн бодлого»), связанную с появлением новых глобальных вызовов. «Политика нового возрождения» — это долгосрочная стратегия развития «Видение-2050» («Алсын хараа-2050») рассчитанная на период 2021–2030 гг. В ее основе шесть ключевых направлений: развитие пограничных пунктов пропуска, энергетической отрасли, промышленности, городов и сел, зеленое развитие и государственное управление.

Мероприятия в рамках данного направления предполагают строительство национальной железнодорожной сети, увеличение пропускной способности Трансмонгольской железной дороги, соединение пограничных пунктов пропуска автомобильными дорогами с твердым покрытием, создание свободных экономических зон и др. Планируемые инфраструктурные проекты «Политики нового возрождения» были представлены премьер-министром Монголии Лувсаннамсрайн Оюун-Эрдэнэ на Восточном экономическом форуме в сентябре 2022 г. И приняты к реализации 3 сентября на встрече лидеров Росс, Монголии и Китая.

Итак, в рамках «Политики нового возрождения» в эксплуатацию принты три крупных проекта: участки Таван-Толгой — Зуунбаян (414 км), Таван-Толгой — Гашуунсухайт (267 км), Зуунбаян — Ханги (226 км). Новые участки позволит диверсифицировать грузовые потоки, следующие по Трансмонгольской железной дороге, и разгрузить пограничный переход Замын-Ууд — Эрлянь. На альтернативную ветку переориентированы поставки железной руды из аймаков Дархан и Сэлэнгэ в крупный центр металлургии на севере Китая — город Баотоу, сократив при этом маршрут поставки на 318 км. Кроме того, по направлению Зуунбаян — Ханги стал возможным экспорт угля с Таван-Толгой и другого минерального сырья с месторождений, расположенных вдоль построенной железной дороги Таван-Толгой — Зуунбаян - важного маршрута для выхода на китайский рынок. Все эти инфраструктурные изменения затрагивают и интересы России.

КИТАЙ И СТРАНЫ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ.

Новый механизм сотрудничества между КНР и странами Центральной Азии создан по итогам саммита в формате Казахстан, Кыргызстан, Туркменистан, Таджикистан, Узбекистан, который проходил 18-19 мая в Сиане. В результате встречи учрежден деловой совет "Центральная Азия-Китай", договорились приступить к разработке стратегии нового экономического диалога, которая предусматривает принятие адресных мер по обеспечению

беспрепятственной торговли и наращиванию объемов поставок готовой продукции из стран Центральной Азии в КНР, формированию общего пространства промышленной кооперации с привлечением китайских инвестиций и китайских технологий.

КНР и страны Центральной Азии взаимодействовали ранее в двустороннем формате, либо на многосторонних площадках, например, в рамках Шанхайской организации сотрудничества. Теперь регион Центральной Азии выступает, как единое целое, без разделения на пять государств".

фундамент для создания нового механизма базируется на том, что объем их торговли вырос за 30 лет практически в 100 раз - до \$70,2 миллиарда в 2022 году. При этом КНР на более чем 50 процентов увеличила импорт сельхозпродукции и полезных ископаемых из Центральной Азии, а экспорт китайской электротехнической продукции в регион вырос на 42 процента. Объем освоенных в центральноазиатских странах китайских инвестиций достиг \$15 миллиардов. Пять стран региона стали ключевыми участниками китайской интеграционной инициативы "Один пояс, один путь".

В дальнейшем будут обсуждены пути укрепления сотрудничества в энергетике, сельском хозяйстве, низкоуглеродном развитии и гуманитарной сфере. Так, в прошлом году Китай уже объявил о выделении гранта на \$500 миллионов под проекты социального развития в Центральной Азии.

Большие проекты намечены в сфере транспорта (железнодорожная магистраль Китай-Киргизия-Узбекистан, транскаспийский маршрут на Турцию и далее - в Европу, развитие железнодорожных мощностей Казахстана).

Заметные шаги сделаны по развитию "зеленой энергетики" в Центральной Азии. Например, компания PowerChina построила в Казахстане крупнейшую в Центральной Азии ветровую электростанцию "Жанатас". Она производит 350 млн кВт/ч электричества в год, обеспечивая миллионы домохозяйств и множество предприятий на юге страны.

Такой подход закреплён и в российско-китайских договоренностях на высшем уровне. Так, в совместном заявлении по итогам мартовского визита председателя КНР Си Цзиньпина в Россию подчеркнуто: "Стороны готовы укреплять взаимную координацию по поддержке стран Центральной Азии в обеспечении их суверенитета и национального развития, не приемлют попытки импорта "цветных революций" и внешнего вмешательства в дела региона". Таким образом, Вашингтону четко дали понять: Центральная Азия - регион сотрудничества, а не противостояния.

Не смотря на эту договоренность. Ряд зарубежных экспертов считает, что фактически, китайский лидер предложил бывшим советским республикам, входящим в ЕАЭС, ОДКБ создать реальный военный блок. Китай дал понять, что готов укрепить обороноспособность стран-участников, повысить их внешнюю и внутреннюю безопасность и обеспечить мир в регионе и выделит 26 миллиардов юаней (3,6 миллиарда долларов).

В настоящее время из КНР в Казахстан привлечены инвестиции на сумму более 23 млрд долларов. Объем казахско- китайской торговли достиг 31 млрд долларов, стоит задача увеличить этот показатель до 40 млрд.

Казахстанский лидер предложил учредить Совместный продовольственный хаб на базе МЦТ «Хоргос», разработать с КНР программу внедрения новых технологий в водохозяйственную сферу (эффективные цифровые решения по водосбережению и ирригации) и создать реестр туроператоров «Шелкового пути».

Китай заинтересован в активизации сотрудничества с государствами Центральной Азии в области мелиорации засоленных и солончаковых почв, водосберегающей ирригации, создать совместную лабораторию сухого земледелия, содействовать преодолению экологического кризиса в Приаралье, поддерживает создание в Центральной Азии высокотехнологичных предприятий и промышленных парков ИКТ

Китай предложил странам ЦА подключиться к реализации проекта «Культурный Шелковый путь», который затронет сферы медицины, образования, туризма и искусства. Будут созданы туристические ж/д маршруты в направлении ЦА, будут проводиться конкурсы, фестивали, откроются новые культурные центры. Все эти вопросы находят отражение в Сианьской декларации.

В пункте 2 документа, зафиксировано, что в рамках текущего саммита официально создается механизм встреч глав государств Центральной Азии и Китая. Саммит будет проводиться раз в два года поочередно в Китае с одной стороны и в одном из государств Центральной Азии в алфавитном порядке с другой стороны». Следующий саммит пройдет в Казахстане.

В пункте 12 декларации говорится о расширении сотрудничества Китая со странами Центральной Азии в сфере безопасности, причем напрямую, а не в рамках ШОС.

Пекин гарантирует центральноазиатским лидерам защиту от вмешательства в их дела и со стороны Запада. Это отражено в пункте 4: «Стороны едины в том, что обеспечение государственной безопасности, политической стабильности и конституционного строя имеет ключевое значение, и решительно выступают против попыток дискредитации легитимной государственной власти и провоцирования «цветных революций», а также вмешательства во внутренние дела других стран в какой бы то ни было форме и под каким бы то ни было предлогом».

России следует учесть, что внешняя политика центральноазиатских стран адаптировалась к новым международным реалиям и перешла на новый уровень с ориентацией на Китай.

ИНТЕРЕСЫ РОССИИ И СТРАН АЗИИ К АРКТИКЕ И «ШЕЛКОВОМУ ПУТИ»

Интерес к Арктике стран Азии связан с огромными запасами природных ресурсов, которые в перспективе станут основой мировой экономики. Не

случайно Стратегия развития Арктики РФ рассчитана до 2035 г. Этим объясняется гонка западных стран (прием новых членов в НАТО, военные учения в этой зоне, санкции) за обладанием и контролем в арктической зоне.

По оценкам Геологической службы США относительно углеводородных запасов Арктики: на арктических пространствах залегает около 13% неразведанных ресурсов нефти и 30% природного газа, причем наибольшие запасы газа сосредоточены в российской части Арктики. Ожидается, что ископаемое топливо будет основным источником энергии вплоть до 2040 г. Кроме того, Арктический регион богат месторождениями черных, цветных, редких и благородных металлов, неметаллических полезных ископаемых. В зоне Арктики расположены разнообразные биоресурсы и в перспективе мощный транзитный потенциал — Северный морской путь и Северо-Западный проход.

В тоже время, когда центр мировой экономики смещается в Азию, центр мировой политики находится пока у западных стран. Усиление влияния стран ШОС и БРИКС дает азиатским странам шанс выйти из-под экономического влияния США и стран Европы в силу набирающего тренда в сторону перехода к многополярному миру.

Россия и Китай делают все, чтобы привлечь азиатские страны к проектам, сопряженным с развитием территорий прибрежных арктических государств, создать условия для формирования новых межгосударственных и межрегиональных кооперационных связей, привлечь их инвестиции.

Азиатские страны сотрудничают не только с РФ. В настоящее время подобное сотрудничество носит научно-исследовательский характер. Например, азиатские страны по согласованию и при поддержке норвежской стороны проводят исследования на Шпицбергене. С 2013 года Китай, Япония, Южная Корея, Индия и Сингапур получили статус наблюдателей Арктического совета.

Более 25 государств мира приняли арктические стратегии и иные документы, регламентирующие политику в Арктике. С 2015 года Токио, Пекин и Сеул координируют свои действия в арктической зоне в части возможного

будущего освоения экономического потенциала Арктики. Возможности России больше поскольку она обладает огромными арктическими территориями.

Основным приоритетным видом сотрудничества между странами при реализации стратегии нового Шелкового пути является инвестиционное и торговое сотрудничество: упрощение торговых процедур, улучшение инвестиционного климата стран-участниц, снятие барьеров в торговле, создание особых экономических зон, что позволит усилить потенциал взаимного торгового сотрудничества.

В основу проекта положено сотрудничество в сфере энергетики. Существует возможность реализации совместных проектов в области атомной энергетики.

В этой связи возникает потребность в создании инфраструктуры в сфере энергетики, строительство нефтегазопроводов, трансграничных сетей электроснабжения и других альтернативных путей передачи электроэнергии.

Особое внимание следует обратить на развитие транспортной инфраструктуры, устранению «узких» мест. В частности, открываются перспективы создания на Дальнем Востоке общей с Китаем транспортной системы, которая позволит увеличить транзитный потенциал БАМа и Транссиба в восточном направлении, используя далее российские восточные морские порты. Для России чрезвычайно важно подключить к Экономическому поясу Шелкового пути Сибирь и Дальний Восток, создав условия для более мощного притока иностранного капитала.

В то же время, могут возникнуть проблемы на пути такого сотрудничества. Так, наращивание экономической мощи Китая и его присутствия в регионе, в форме ли строительства Шелкового Пути или в любой другой, будет увеличивать свое экономическое и геополитическое влияние в регионе, сокращая относительное влияние России в ШОС и БРИКС.

Выводы. В настоящее время можно выделить следующие направления сотрудничества России и стран Азии:

- партнерство в области освоения природных ресурсов - страны Азии испытывают дефицит природных ресурсов; России из-за ограниченности средств трудно одной реализовать крупные проекты по добыче полезных ископаемых в Арктике;
- привлечение стран Азии к коммерческой навигации - развивать Северный морской путь для вывоза ресурсов, стимулировать развитие инфраструктуры и создавать условия для развития его транзитного потенциала.

Участие России и стран ЕАЭС в развитии «Шелкового пути» дает возможность России в перспективе превратится вместе с Китаем в транспортный центр мира.

Список литературы:

1. Си Цзиньпин О проектах программы экономического коридора. 02.09.2025. РИА НОВОСТИ.
2. 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.
3. Дондоков З.Б.-Д. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР КИТАЙ – МОНГОЛИЯ – РОССИЯ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РЕГИОНАЛЬНОГО И ПРИГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА // ФУНДАМЕНТАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ № 10, 2024. С. 16-20.
4. Намжилова В. Экономический коридор Китай — Монголия — Россия: инфраструктурный фокус // РСМД, 16 декабря 2022.
5. Котилко В.В. Стратегия России: многовекторная и многополярная экономическая политика. – М.: ООО «Сам Полиграфист», 2023. – 88 с.
6. Котилко В.В. МЕГА ТРЕНДЫ ПЕРЕХОДА К МНОГОПОЛЯРНОМУ МИРУ. – М.: ООО «Сам Полиграфист», 2021. – 130 с.
7. Котилко В.В. РФ-ЕВРАЗЭС-Центральная Азия-Монголия-Китай: новый путь // Китайский путь: наука, культура, образование, экономика, политика: монография. Санкт-Петербург: ГНИИ "Нацразвитие", 2024. – 92 с.