

## НАУЧНАЯ ЖИЗНЬ / SCIENTIFIC EVENTS

### Международная научная конференция «Строительство экономического коридора Китай — Монголия — Россия»

© 2024

DOI: 10.31857/S0131281224050141

*Тимофеев Олег Анатольевич*

Кандидат исторических наук, доцент, кафедра теории и практики иностранных языков, Институт иностранных языков, Российский университет дружбы народов им. Патриса Лумумбы (адрес: 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 9). ORCID: 0000-0002-6658-0007. E-mail: timooa@mail.ru

За более чем десять лет реализации инициатива «Один пояс, один путь» стала одним из важнейших направлений глобализации с китайской спецификой. Фундаментальными структурными элементами данной инициативы стали так называемые «экономические коридоры», наполняющие ее практическим содержанием, прежде всего в сфере развития транспорта и инфраструктуры. В последние годы в нашей стране заметен рост интереса к развитию экономического коридора Россия — Монголия — Китай, представляющего собой один из наиболее оптимальных транспортных и логистических маршрутов, ведущих из центральных и западносибирских регионов России в восточные провинции КНР.

Начало данному проекту было положено 11 сентября 2014 г. на саммите ШОС в Душанбе, в ходе которого президент России В. Путин, председатель КНР Си Цзиньпин и президент Монголии Ц. Элбэгдорж провели отдельную встречу в трехстороннем формате. Участники саммита пришли к выводу о том, что стратегии развития трех стран в большой степени совпадают. Предложенная китайской стороной инициатива создания «Экономического пояса Шелкового пути» получила активный отклик со стороны России и Монголии. Было принято решение о сопряжении инициативы «Экономического пояса Шелкового пути», российского проекта Транс-евразийской железнодорожной магистрали и монгольской инициативы «Степной путь» в целях строительства экономического коридора Россия—Монголия—Китай, для этого предполагалось усилить транспортно-коммуникационное строительство, упростить процедуру таможенного декларирования и транспортировки, продвигать сотрудничество в области трансграничных перевозок, а также изучить возможность строительства трехсторонней трансграничной электрической сети.

На саммите ШОС в Уфе в июле 2015 г. был подписан Меморандум о взаимопонимании о разработке «Программы создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия» и развитии сотрудничества в создании транспортной инфраструктуры, совершенствовании таможенного контроля, финансах, инвестициях, энергетике, сельском хозяйстве, туризме, гуманитарных обменах и охране окружающей среды (всего более тридцати проектов). В июне 2016 г. на заседании Совета глав государств ШОС «Программа» была утверждена.

12 октября 2024 г. в г. Хух-Хото состоялась приуроченная к десятилетнему юбилею трехсторонней инициативы международная научная конференция «Строительство экономического коридора Китай—Монголия—Россия», организованная Финансово-экономическим университетом Внутренней Монголии, Институтом пограничных регионов Китая, Исследовательским центром «Один пояс, один путь» и Центром исследований ШОС Китайской академии общественных наук (КАОН).

В работе конференции приняли участие несколько десятков ученых из России, КНР и Монголии, представляющие РУДН им. П. Лумумбы, институты и научные центры

Сибирского отделения РАН, институты КАОН, университеты Пекина, пров. Сычуань, Шэньси, Ляонин, Автономного района Внутренняя Монголия (АРВМ), Синьцзян-Уйгурского автономного района, университеты и научные центры Улан-Батора.

На церемонии открытия директор Института России, Восточной Европы и Центральной Азии (ИРВЕЦА) КАОН **Сунь Чжуанчжи** отметил, что за последние десять лет строительство экономического коридора Китай — Монголия — Россия показало внушительные результаты и придало новый импульс экономическому развитию трех стран. Он призвал ученых и экспертов продолжить фундаментальные и прикладные исследования в целях оказания интеллектуальной поддержки развитию экономического коридора.

Основной блок проблем, обсуждаемых на конференции, касался оптимизации транспортной и логистической инфраструктуры.

Руководитель Отдела многостороннего и регионального сотрудничества ИРВЕЦА **Ли Юнхуэй** в докладе «Предложения и пути ускоренного продвижения точек развития экономического коридора «Китай — Монголия — Россия» в новых условиях на основе исследования восточных пограничных пунктов Внутренней Монголии» отметила, что превращение Автономного района Внутренняя Монголия в важный плацдарм (重要桥头堡) для открытости Китая на север является одной из стратегических задач, поставленных перед регионом генеральным секретарем ЦК КПК Си Цзиньпином. Докладчица отметила, что уже сейчас на пограничные пункты АРВМ приходится почти половина грузооборота контейнерных железнодорожных составов по маршруту «Китай—Европа», 14 % импорта угля, 11 % — минеральных удобрений, 6 % — медного конденсата. В новых условиях ускорения темпов регионального взаимодействия основными методологическими подходами в формулировании стратегии развития экономического коридора должны стать открытость, трансграничное субрегиональное экономическое сотрудничество, экономическая взаимодополняемость и сбалансированное развитие центральных и приграничных регионов трех стран. По мнению докладчика, в настоящее время экономический коридор Китай — Россия — Монголия развивается по модели т.н. «слабой институционализации» (弱机制化), характерными чертами которой являются низкий уровень централизации, широкий спектр сфер и гибкие механизмы сотрудничества. Одним из основных объективных препятствий развития экономического коридора **Ли Юнхуэй** назвала низкое качество автодорожной сети приграничных регионов России<sup>1</sup>. Наиболее перспективными для реализации проекта с точки зрения докладчика являются пилотные зоны ускоренного таможенного оформления Маньчжоули и Эрлянь, а также пограничные пункты Хэйшаньтоу и Шивэй.

Декан школы бизнеса Монгольского государственного университета **Б. Намсрай** в докладе «Транспортный коридор и таможенная модернизация в Монголии» продемонстрировал с использованием DGE-модели низкую степень готовности Центрального железнодорожного коридора (Улан-Удэ — Наушки — Улан-Батор — Эрлянь — Уланчаб — Пекин — Тяньцзинь) к скачкообразному росту грузопотока через территорию Монголии, что значительно увеличит сроки транспортировки транзитных грузов и приведет к существенному повышению транспортных издержек. По прогнозам докладчика, к 2035 г. объем транзитных грузов, ежегодно перевозимых по данному маршруту, превысит 12 млн т, что в совокупности с 4–5 млн т внутреннего грузопотока уже сейчас требует осуществления срочных мер для оптимизации грузопотока. **Б. Намсрай** отметил, что таможенная служба Монголии по сравнению со своими китайскими коллегами тратит в 8,9 раз больше времени на оформление импортной и в 18,5 раз — экспортной документации. В целях ускорения прохождения таможенного контроля и снижения логистических расходов докладчик предложил уже сейчас инвестировать значительные финансовые средства в

<sup>1</sup> В ходе последующей дискуссии на полях конференции Ли Юнхуэй согласилась с аргументами автора о том, что опыт строительства федеральных трасс в России также может быть востребован в ходе реализации проекта Экономического коридора «Россия — Монголия — Китай».

развитие железнодорожного транспорта. Другой важной инициативой стала идея упрощения таможенных и транспортных процедур. **Б. Намсрай** отметил, что электронный обмен таможенными документами со странами-партнерами, создание общей информационной сети и общей базы данных между органами пограничного контроля, внедрение системы управления рисками, основанной на использовании big data и искусственного интеллекта, а впоследствии и полный перевод процесса оформления товаров и услуг на технологию блокчейн станут основным направлением цифровизации торговли. Указанные задачи предполагают получение электронных транспортных накладных и других цифровых документов сразу после отправки экспортируемых товаров и определение канала таможенного контроля товаров до их прибытия на границу. Подобная модальность позволит таможенным органам заблаговременно получать информацию о товаре и определять канал проверки, в результате полный таможенный контроль при пересечении границы будут проходить лишь 5–10 % товаров, представляющих наибольший риск с точки зрения нарушения таможенного законодательства.

Заместитель заведующего отделом экономики России Института России, Восточной Европы и Центральной Азии **КАОН Гао Цзисян** в докладе «Китайско-российское региональное сотрудничество в условиях сопряжения национальных стратегий открытости на север и поворота на восток» высказала ряд предложений, касающихся модальности развития российского Дальнего Востока, а также его места и роли в процессе дальнейшей оптимизации российско-китайских отношений. Докладчица высказала предположение, что в настоящее время происходит трансформация Дальнего Востока из периферийного региона России в центральный регион стратегии «поворота на восток», благодаря чему он становится мощной экономической опорой для развития европейской части России. В условиях реализации китайской стратегии открытости к северу российский Дальний Восток становится опорным регионом для строительства транспортной инфраструктуры всей Северо-Восточной Азии, в т.ч. ускорения экономического сотрудничества между Китаем, Россией и Монголией. Все регионы северо-восточного Китая стремятся заявить о своей новой роли в реализации стратегии открытости на север и укреплении сотрудничества с российским Дальним Востоком. Помимо уже упомянутой задачи превращения АРВМ в важный плацдарм для открытости Китая на север, власти провинции Хэйлунцзян также выдвинули стратегию «создания новой высокоуровневой площадки для открытости на север» (向北开放新高地), руководство провинции Цзилинь — «строительства высокоуровневой площадки открытости и сотрудничества в Северо-Восточной Азии» (东北亚地区开放合作高地), а Ляонина — «хаба открытости и сотрудничества в Северо-Восточной Азии» (东北亚开放合作枢纽地). По мнению докладчика, наиболее перспективными сферами трансграничного субрегионального сотрудничества станут транспортная логистика, сельское и лесное хозяйство, туризм, разведка и добыча полезных ископаемых, производство оборудования, новая энергетика и научно-техническое сотрудничество<sup>2</sup>.

Профессор исторического факультета Пекинского университета **Фэн Юйцзюнь** в докладе «Структурные изменения в международной энергетической системе и перспективы китайско-российского энергетического сотрудничества» высказал противоположную точку зрения, заявив о том, что политика внешней открытости Китая — это прежде всего открытость в сторону США.

Говоря о перспективах российско-китайского энергетического сотрудничества, докладчик призвал учитывать ограниченные инфраструктурные возможности, препятствующие значительному росту объема поставок трубного газа из России в Китай в краткосрочной перспективе, долгосрочные вызовы, связанные с реализацией проекта «Сила

<sup>2</sup> Следует отметить, что подобный подход в значительной степени оптимизирует положения Программы сотрудничества приграничных регионов РФ и КНР на 2009–2018 гг., которая в основном закрепляла за российским Дальним Востоком роль сырьевого придатка китайской экономики.

Сибири—2» (объективные трудности в разработке месторождений и строительстве газопровода, ограниченность газового рынка Китая, риск санкций и неопределенность российской позиции после окончания российско-украинского конфликта). В создавшихся условиях, по мнению **Фэн Юйцзюня**, Китаю следует поддерживать оптимальный уровень торговли энергоносителями, максимально использовать возможности ценовых ограничителей (限价时机), поставлять в Россию оборудование для нефтегазовой промышленности, не нарушая санкций, а также придерживаться осторожного подхода при инвестировании в новые энергетические проекты России.

Исполнительный директор Инновационного центра исследований Экономического коридора Китай — Монголия — Россия Финансово-экономического университета Внутренней Монголии **Хоу Шуся** в докладе «Китайско-монгольское сотрудничество в сфере сельского хозяйства в рамках инициативы “Один пояс, один путь”» подвела итоги длительного исследовательского проекта, выполненного китайскими экономистами. С точки зрения докладчицы, к традиционным проблемам китайско-монгольского сельскохозяйственного сотрудничества (незначительный объем торговли, узкий ассортимент товаров, низкий уровень привлечения инвестиций и технической оснащенности) в последние годы добавились новые вызовы: негативное влияние российско-украинского конфликта, недостаточная степень модернизации таможенной службы Монголии и низкий уровень развития транспортной инфраструктуры, отсутствие стабильного правового регулирования рынка сельхозпродукции со стороны правительства Монголии, недобросовестность ряда монгольских экономических контрагентов, особенно с учетом того, что основной объем китайских инвестиций приходится на средние и малые сельхозпредприятия. Сотрудниками центра были сформулированы практические рекомендации для китайских предпринимателей, намеревающихся инвестировать в сельскохозяйственное производство на территории Монголии. В частности, были определены границы т.н. «золотого региона» для развития пастбищного животноводства на территории аймаков Говь-Алтай, Завхан и Баян-Улгий между 42° и 47° с.ш. Докладчица также сформулировала и другие предложения: повышение уровня системного проектирования, активизация процессов внедрения инноваций, совершенствование рыночной системы китайско-монгольского сельскохозяйственного сотрудничества, обновление модели циркуляции сельскохозяйственной продукции в сторону более масштабных проектов, создание универсальной системы оценки, предотвращения и контроля рисков.

Теоретической основой доклада директора Центра монголоведения Пекинского университета **Ван Хао** стали работы директора НИИ региональных проблем Пекинского университета Цянь Чэнданя, предложившего оригинальную концепцию реглобализации как нового этапа формирования региональных интеграционных объединений (区块化)<sup>3</sup>. Говоря о модели применения данной концепции в отношении экономического коридора Россия—Монголия—Китай, докладчица отметила объективные и институциональные трудности реализации проекта. К первым она отнесла разные стратегии развития сопредельных регионов. Так, например, для Монголии основным стратегическим направлением является создание и оптимизация международных транспортных маршрутов, а для АРВМ — развитие «чистой энергетики». К противоречиям институционального характера может отнести и то обстоятельство, что в России курирование проекта осуществляет Министерство экономического развития, в Китае — Государственный комитет по делам развития и реформы, а в Монголии — Министерство иностранных дел. По мнению **Ван Хао**, повышению уровня международной интеграции будет способствовать, с одной стороны, объединение зон свободной торговли Монголии и АРВМ, а с другой — реализация так называемых «малых и прекрасных проектов» (小而美项目), например, в сфере чистой энергетики.

<sup>3</sup> Подробнее см.: 钱乘旦: 全球化, 反全球化和“区块化” [Цянь Чэндань. Глобализация, деглобализация и региональная фрагментация] // 当代中国与世界. 2021年. 第01期. 第8–11页.

К значительному расширению географических рамок проекта призвал в докладе «Китайско-российское “Совместное заявление” 2024 г. и стратегические возможности Монголии» директор НИИ экономического пояса Северо-Восточной Азии Ляонинского университета **Би Дэли**. Он, в частности, предложил проект объединения восточного железнодорожного маршрута Экономического коридора Россия—Монголия—Китай (Борзя — Соловьевск — Чойбалсан — Хуут — Бичигт — Зуун-Хатавч — Чифэн — Чаоян — Цзиньчжоу) с Северным морским путем, Транссибом, Паназиатским автомобильным маршрутом, а также возрожденной инициативой «Большого Туманганского проекта». Впрочем, выступившие позднее руководитель Отдела региональных экономических исследований Бурятского научного центра Сибирского отделения РАН **З.Б.-Д. Дондоков** и **О.А. Тимофеев**, проанализировав недавний кризис российской транспортной логистики, не справившейся с резким ростом объема торговли с Китаем, подвергли сомнению перспективы значительного увеличения товарооборота через Транссиб и порты Дальнего Востока. **О.А. Тимофеев** в качестве более перспективного указал на западный трансмонгольский железнодорожный маршрут (Курагино — Кызыл — Цаган-Толгой — Кобдо — Такешкен — Урумчи), который в перспективе может привести к объединению экономических коридоров Россия — Монголия — Китай и Китай—Пакистан и предоставить Монголии и сибирским регионам России выход к портам Индийского океана.

Другие прозвучавшие на конференции доклады касались реализации проекта «Цифровой Шелковой путь» (**И.В. Бычков**, директор Института динамики систем и теории управления Сибирского управления РАН), развития сотрудничества между Россией, Китаем и Монголией в сфере медицины и фармакологии (**Чжан Фэй**, заместитель директора Института иностранных инвестиций Академии международного торгово-экономического сотрудничества при Министерстве коммерции КНР), обеспечения экологической безопасности и модели «зеленого развития» в приграничных регионах Китая и Монголии (**Ли Вэньлун**, профессор Финансово-экономического университета Внутренней Монголии).

Выступления докладчиков раскрыли основные направления реализации проекта Экономического коридора «Россия — Монголия — Китай», как заложенные в основополагающих межправительственных документах, принятых в 2014–2016 гг., так и предложенные в последние годы представителями бизнеса, общественности и научных кругов трех стран. Особый интерес участников конференции вызвало обсуждение перспектив развития трансграничных транспортных коридоров и повышение уровня эффективности таможенного оформления товаров, в том числе с использованием цифровых инструментов. Вероятно, единственным направлением сотрудничества, не затронутым в выступлениях, стали перспективы развития сферы туризма, что, впрочем, вполне объяснимо медленными темпами восстановления отрасли после пандемии COVID-19 и перехода к упрощению визового режима. В ходе заключительного заседания конференции участники сошлись во мнении о необходимости продолжения научных дискуссий по проблемам, связанным с развитием экономического коридора «Россия — Монголия — Китай».

### International Conference on China — Mongolia — Russia Economic Corridor Construction

**Oleg A. Timofeev**

Ph.D. (History), Associate Professor, Institute of Foreign Languages at the RUDN-University (address: Russian Federation, 117198, Moscow, Miklukho-Maklaya St, 9). ORCID: 0000-0002-6658-0007. E-mail: timooa@mail.ru.