Россия — Монголия — Китай: перспективы трехстороннего сотрудничества

© 2016

З.Б.-Д. Дондоков, Г.О. Борисов, В.О. Намжилова

В статье анализируются итоги встреч лидеров трех стран, состоявшихся в Душанбе в сентябре 2014 г. и в Уфе в июле 2015 г. Рассматриваются общие вызовы, возникающие в свете развития новых международных маршрутов китайской инициативы «Экономического пояса Шелкового пути». Выявлены возможности сопряжения стратегий развития трех стран на основе создания экономического коридора Россия — Монголия — Китай. Обозначены основные направления совместного сотрудничества.

Ключевые слова: Россия, Монголия, Китай, трехстороннее сотрудничество, Экономической пояс Шелкового пути, экономический коридор, транспортная инфраструктура, энергетические проекты, трансграничный туризм.

Трехстороннее сотрудничество — новые импульсы

12 сентября 2014 г. в г. Душанбе на полях 14-го саммита Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) состоялась первая в новейшей истории встреча лидеров трех сопредельных государств: России, Монголии и Китая. Стороны собрались по инициативе монгольской стороны для обсуждения проблем взаимодействия, расширения сотрудничества и обеспечения безопасности в Северо-Восточной Азии.

Главной темой переговоров стало взаимодействие трех стран, ключевой сферой которого определено торгово-экономическое сотрудничество. Стороны договорились о проведении регулярных консультаций на уровне заместителей глав внешнеполитических ведомств для составления плана расширения сотрудничества.

Вторая встреча российского президента В. Путина, монгольского президента Ц. Элбэгдоржа и председателя КНР Си Цзиньпина состоялась менее чем через год — 9 июля 2015 г. на полях саммита ШОС в Уфе. К этому времени представители министерств иностранных дел провели три раунда переговоров, в ходе которых была проделана большая работа по выработке основных принципов и направлений взаимодействия трех стран[1].

Совместное видение сотрудничества трех стран было закреплено в концептуальном документе — «Дорожной карте развития сотрудничества между Российской Федерацией, Монголией и Китайской Народной Республикой на среднесрочную перспективу». «Дорожная карта» закрепила всеобъемлющий характер трехстороннего взаимодействия

Дондоков Зориктo Бато-Дугарович, доктор экономических наук, профессор, заведующий отделом региональных экономических исследований Бурятского научного центра СО РАН. E-mail: dzorikto@mail.ru.

Борисов Геннадий Очирович, кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Бурятского научного центра СО РАН. E-mail: borisovgo@bk.ru.

Намжилова Виктория Очировна, кандидат экономических наук, младший научный сотрудник Бурятского научного центра СО РАН. E-mail: dayavika@yandex.ru.

и обозначила приоритетные сферы сотрудничества. В политическом плане основными задачами выступают укрепление взаимодоверия и «формирование сообщества одной судьбы», в экономической сфере — расширение взаимной открытости и сопряжения стратегий развития, в культурно-гуманитарной области — укрепление обмена и сотрудничества между народами, в международных делах — продвижение многополярности и демократизации международных отношений[2].

Необходимость развития трехсторонней кооперации стала особенно актуальной в свете выдвинутой Китаем в сентябре 2013 г. инициативы создания «Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и Морского Шелкового пути XXI века». Инициатива «Один пояс — один путь» дает возможность связать активные экономики Восточной Азии и развитые страны Европы и раскрыть экономический потенциал пролегающих между ними обширных территорий. Однако освоение новых международных маршрутов в обход российских регионов Восточной Сибири и Дальнего Востока, Монголии, а также Северо-Востока Китая несет в себе определенные вызовы для экономики указанных территорий.

Выдвинутая Си Цзиньпинем инициатива создания ЭПШП получила активный отклик со стороны Монголии. В сентябре 2014 г. монгольским президентом Ц. Элбэгдоржем был представлен проект «Степной путь», нацеленный на организацию через территорию Монголии целого комплекса транзитных линий. Разработчики проекта обозначили пять основных направлений:

– реконструкция Улан-Баторской железной дороги с целью увеличения скорости движения и грузоподъемности поездов,

– строительство высокоскоростной автомагистрали с учетом перспективного увеличения грузопотоков,

– строительство высоковольтных линий электропередач от российских электростанций в Китай,

– прокладка линии нефтепровода,

– строительство транзитного газопровода — ответвления российской газовой магистрали «Сила Сибири»[3].

По мнению монгольской стороны, данный проект, обладающий преимуществом кратчайшего пути и предлагающий потенциальное снижение затрат на доставку товаров, способен основательно обновить всю структуру транспортных потоков между Китаем и Россией.

В продвижении проекта «Степной путь» Монголии предстоит приложить большие усилия для получения поддержки китайской и российской сторон, так как вопросы практического исполнения грандиозного проекта остаются неопределенными. Наиболее спорным остается вопрос о целесообразности строительства газопровода. Несмотря на природные условия, благоприятствующие строительству трубы с Ковыктинского газоконденсатного месторождения через территорию Монголии в Китай, а также на привлекательную прогнозную стоимость газа в пограничных точках, эксперты с сомнением относятся к реальному воплощению проекта. По их мнению, Китай не расположен становиться зависимым от третьей стороны в контактах с Россией, и вероятность превращения Монголии в транзитера энергоносителей достаточно низка[4]. Тем не менее, Монголия представила свое видение возможных региональных интеграционных проектов. Концепция «Степного пути» отражает понимание Улан-Батором начавшихся евразийских интеграционных процессов и необходимость определения места страны в новых условиях[5].

Россия очень внимательно отнеслась к инициативе «Один пояс — один путь». Эксперты, оценивая влияние проекта ЭПШП для России, подчеркивают его тройное значение: смену вектора экономической динамики России в пользу Востока и восточных районов страны, переход на модель экономического развития, более соответствующую реалиям и потребностям, а также комплексное развитие малоосвоенных территорий[6].

При этом реакция на китайский проект неоднозначна. Некоторые российские специалисты склонны видеть в ЭПШП конкуренцию с создаваемым Евразийским экономическим союзом. Другие считают, что с экономической точки зрения эти два формата не входят в противоречие, а взаимно дополняют друг друга[7].

Согласованное видение перспектив развития двух проектов было отражено в подписанном 8 мая 2015 г. «Совместном заявлении РФ и КНР о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути»[8]. Приоритетными направлениями сотрудничества названы оптимизация структуры торговли, упрощение взаимного инвестирования, укрепление взаимосвязанности в сферах логистики и транспортной инфраструктуры, продвижение расчетов в национальных валютах и др.

На наш взгляд, больше всего неопределенности содержит транспортная составляющая российского участия в ЭПШП. Северный маршрут Нового Шелкового пути проходит из Западного Китая через Казахстан с выходом в Россию через западносибирские регионы и далее к Балтийскому морю. В этой связи важной задачей является создание выгодных условий для транзита китайских грузов по российской территории[9].

Создание экономического коридора Россия — Монголия — Китай

Для развития трехстороннего взаимодействия Россия, Монголия и Китай договорились о создании экономического коридора — крупного международного маршрута с опорными точками в ключевых городах и площадками для сотрудничества в важных торгово-производственных зонах[10].

Впервые идея создания экономического коридора была озвучена Си Цзиньпинем во время первой трехсторонней встречи в Душанбе[11]. Позже в апреле 2015 г. глава Министерства иностранных дел КНР Ван И во время официальной встречи с министром иностранных дел Монголии Л. Пурэвсурэном обсудил создание экономического коридора на основе сопряжения стратегий развития трех стран: Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП), монгольского проекта «Степной путь» и продвигаемой Россией идеи создания трансевразийского пространства[12].

По итогам второй трехсторонней встречи глав государств в Уфе был подписан Меморандум о взаимопонимании между тремя странами о разработке программы создания экономического коридора Россия — Китай — Монголия. С российской стороны документ подписал министр экономического развития А. Улюкаев, с монгольской стороны — министр иностранных дел Л. Пурэвсурэн, с китайской стороны — председатель Госкомитета по развитию и реформе Сюй Шаоши[13].

Стороны согласились создать трехсторонний экономический коридор с целью «облегчения транзитных перевозок между сторонами, увеличения торгового оборота, обеспечения конкурентоспособности продукции, поощрения финансового и инвестиционного сотрудничества, обеспечения условий для развития и расширения процесса региональной экономической интеграции, реального экономического роста и совместного развития»[14].

В программу создания экономического коридора было решено включить следующие направления трехстороннего сотрудничества:

– развитие транспортной инфраструктуры и комплексной взаимосвязанности,
– улучшение условий торговли и перевозок,
– обустройство пограничных пунктов пропуска,
– совершенствование таможенного контроля,
– финансовую и инвестиционную сферы,
– энергетику,
– сельское хозяйство,
– туризм,

– гуманитарные обмены,

– экологию и охрану окружающей среды.

Создание международного экономического коридора призвано стимулировать экономическое сотрудничество в регионе и предусматривает усиление взаимодействия по целому ряду направлений. Необходимо отметить, что Монголия, по многим параметрам являясь «меньшей из сторон», играет особую роль в трехсторонней кооперации. Как отмечает газета «Жэньминь жибао»: «многие элементы делового сотрудничества Москвы, Пекина и Улан-Батора — в транспорте, энергоресурсах, логистике — сосредоточены на территории Монголии, либо проходят через нее. Это критически важные элементы»[15].

Возможными позитивными эффектами развития экономического коридора являются создание рабочих мест за счет развертывания широкомасштабного строительства, рост инвестиций, формирование промышленных и туристических кластеров, создание условий для расширения российско-монгольского товарооборота и т.д.

Первоочередными задачами являются формирование транспортного коридора Улан-Удэ — Улан-Батор — Эрлянь на основе Улан-Баторской железной дороги, а также совершенствование инфраструктуры пограничных пунктов пропуска. Возможными проектами названы строительство высоковольтных линий электропередач и прокладка транзитного газопровода из России в Китай через территорию Монголии. Перспективными представляются развитие трансграничного туризма, сотрудничество в сельском хозяйстве, разработка возобновляемых источников энергии, создание трехсторонней транспортно-логистической компании и др.[16]

В успешном функционировании экономического коридора заинтересованы прежде всего граничащие с Монголией территории соседних стран — Байкальский регион в России и Автономный район Внутренняя Монголия (АРВМ) в Китае.

Среди российских регионов самую протяженную границу с Монголией имеет Республика Бурятия (1275 км). По ее территории проходят автомобильная дорога федерального значения Улан-Удэ — Кяхта — Монголия и южная ветка Восточно-Сибирской железной дороги на Монголию. Здесь расположены основные КПП российско-монгольской границы: многосторонний автомобильный пункт пропуска (МАПП) Кяхта и железнодорожный пункт пропуска Наушки. Республика Бурятия является наиболее активным регионом в приграничном сотрудничестве России и Монголии, включая внешнюю торговлю: доля во внешнеторговом обороте среди других граничащих регионов составляет более 80%. Бурятия является воротами России в Монголию, через которые пролегает один из кратчайших путей между Европой и Азией. Этим определяется ключевая роль Республики Бурятия в развитии экономического коридора между Россией, Монголией и Китаем.

С китайской стороны за создание экономического коридора активно выступает АРВМ[17]. Как известно, основные маршруты ЭПШП, берущие начало в г. Сиань (провинция Шэньси) и проходящие по территории провинции Ганьсу и Синьцзян-Уйгурского автономного района, не затрагивают территорию АРВМ. Чтобы не остаться в стороне от «пояса активности», Внутренняя Монголия намерена использовать свое уникальное приграничное положение и продвигать создание международного экономического коридора с возможностью его сопряжения с ЭПШП.

АРВМ граничит с Монголией и Россией и по праву считается «северными воротами» Китая. Общая протяженность внешних границ региона составляет 4200 км, здесь расположены 19 контрольно-пропускных пунктов: 6 — на границе с Россией, 13 — на границе с Монголией. Через КПП Внутренней Монголии, включая крупнейшие в Китае сухопутные КПП Маньчжурия и Эрлянь, проходит 95% монголо-китайского и 65% российско-китайского сухопутного грузопотока[18]. В целях расширения сотрудничества с соседними странами вдоль границы планируется создать приграничный экономический пояс развития и открытости. С 2015 г. ежегодные расходы на развитие инфраструктуры КПП будут составлять 1,5 млрд юаней в год[19].

Развитие транспортной инфраструктуры

Необходимым условием развития экономического коридора Россия — Монголия — Китай является создание конкурентоспособных логистических цепочек в условиях развития новых маршрутов на кратчайшем пути доставки грузов между Европой и Азией.

В этой связи приоритетным направлением трехстороннего взаимодействия выступает развитие сетей транспортной инфраструктуры. Первоочередной задачей в этом направлении является реконструкция железнодорожной магистрали Улан-Удэ — Наушки — Эрлянь — Цзинин, состояние которой характеризуется изношенностью путей и неспособностью принять тяжелогрузные и скоростные вагоны. В последние годы отмечается резкое падение доли железнодорожного транспорта в структуре грузоперевозок Монголии. Кроме того, сократилась доля транзита в железнодорожных грузоперевозках с 34,3% в 2004 г. до 9,8% в 2014 г. Также существует проблема несбалансированности грузопотоков: объемы перевозок из России в Китай (84,1% транзита через Монголию) значительно превышают объемы, следующие в обратном направлении[20]. В этом ключе встает острая необходимость масштабной модернизации Улан-Баторской железной дороги (УБЖД).

С учетом перспективного увеличения экспортных перевозок грузов с железорудных месторождений Тумуртэй и Баргилт и угольного месторождения Таван Толгой объемы грузопотоков по УБЖД, в 2013 г. составившие 21 млн т, оцениваются в 45,1 млн т к 2020 г. [21] Модернизация УБЖД позволит также привлечь перспективные транзитные грузопотоки — ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») уже сейчас оценивают реальную грузовую базу транзитных перевозок российского угля и железной руды, тяготеющую к северным и центральным районам Китая, в 10 млн т. Основными грузоотправителями могут стать крупные горнодобывающие и обогатительные комбинаты Западной Сибири и Дальнего Востока[22].

Важным шагом в развитии транспортного коридора стало подписание 3 сентября 2014 г. соглашения между ОАО «РЖД» и Министерством дорог и транспорта Монголии о стратегическом партнерстве по модернизации и развитию УБЖД. Соглашение отражает заинтересованность сторон в наращивании объемов перевозок из России в Китай и в обратном направлении через территорию Монголии. Соглашение предусматривает следующие проекты: на центральном направлении — модернизация и развитие участка Сухэ-Батор — Сайншанд — Замын-Уд (1100 км), включая электрификацию и/или строительство второго пути; на северном направлении — строительство железнодорожного пути Эрдэнэт — Овот (545 км) с учетом перспектив развития горнодобывающей промышленности северо-западной Монголии, а также строительство линии Овот — Арцсурь (215 км) с возможностью выхода на Россию и примыкания к направлению Кызыл — Курагино; на западе — развитие железнодорожной линии для транзитных перевозок из России в направлении Китая, Индии, Пакистана; на восточном направлении планируется определить возможность использования железнодорожного участка Чойбалсан — Эрэнцав (239 км) с перспективой транзита в направлении Хут — Бичигт[23].

Кроме проектов развития железных дорог, создание экономического коридора предусматривает также строительство и реконструкцию автомобильных дорог, обеспечивающих выход к морю и соединяющих ключевые города, места добычи полезных ископаемых и производственные узлы. Центральным проектом является строительство на территории Монголии высокоскоростной автомагистрали Алтан-Булаг — Улан-Батор — Замын-Уд. С китайской стороны для «увязки» ЭПШП и экономического коридора запланировано строительство дороги от КПП Ганцмод до Линьхэ (район городского округа Баян-Нор) с перспективой строительства высокоскоростной дороги до Хами (Синьцзян-Уйгурский автономный район)[24].

Энергетические проекты в трансграничном сотрудничестве

В настоящее время могут быть реализованы перспективные совместные проекты России, Монголии и Китая по строительству высоковольтных линий электропередач и объединению энергосистем приграничных территорий.

В Северо-Восточной Азии активно разрабатываются проекты формирования единой электроэнергетической кооперации, включая создание крупных источников электроэнергии и соединение национальных электрических сетей стран Северо-Восточной Азии. Так, в основе проекта «ГобиТЭК и Азиатская суперсеть на возобновляемых источниках энергии в Северо-Восточной Азии» лежит идея использования потенциала солнца и ветра пустыни Гоби Монголии (до 100 Гвт) и создания возможных коридоров для строительства Азиатской суперсети. Реализация этого проекта позволит обеспечить растущие потребности в электроэнергии, повысить энергетическую безопасность и надежность благодаря эффекту большой энергосистемы и сократить загрязнение окружающей среды.

Проект «Глобальные системообразующие электрические связи между странами Северо-Восточной Азии» направлен на соединение национальных электрических систем стран Северо-Восточной Азии на базе энергетического потенциала Сибири и Дальнего Востока России, быстро развивающейся электроэнергетики Китая, а также перспективного потенциала источников энергии Монголии. Это позволит организовать трансграничные энергетические обмены в целях повышения эффективности и безопасности энергосистемы каждой страны-участницы.

В настоящее время на Востоке России разрабатываются и реализуются отдельные проекты строительства электростанций и линий электропередач для обеспечения экспорта электроэнергии в Монголию и на Северо-Восток Китая.

По прогнозам энергетического института Монгольского университета науки и технологий, к 2025–2030 гг. электрическая нагрузка и электропотребление Центральной энергосистемы Монголии (ЦЭС) увеличится более чем в два раза и составит 2000–2200 МВт и 10 млрд кВт.ч соответственно. Основные перспективные крупные потребители: горно-обогатительные комбинаты «Оюу Толгой» и «Цагаан Суврага», Таван-Толгойское месторождение коксующегося угля, а также промышленный парк в г. Сайншанд.

Для обеспечения растущих потребностей Монголии в электроэнергии намечены проекты строительства тепловых электростанций на угле и ГЭС на р. Селенга и ее притоках, призванные дать значительный прирост новых мощностей. При реализации указанных проектов монгольская энергосистема будет самодостаточной. Вместе с тем необходимо отметить особенности перспектив развития электроэнергетики Монголии:

– часть прироста потребления будет определяться за счет присоединения к центральным электрическим сетям энергосистем Запада и Востока Монголии, где преобладают мелкие неэкономичные дизельные и тепловые электростанции и электрические сети напряжением 35–10 кВт. Потребуется увеличение мощностей электрогенерации и ускорение строительства распределительных сетей 110–220 кВт;

– наличие большого числа мелких автономных потребителей, удаленных на большие расстояния от энергоисточников и друг от друга объективно требует внедрения мелких индивидуальных энергоустановок, разработанных на основе современных технологий использования потенциала солнечной и ветровой энергии. Необходима разработка комплексной программы развития этого направления в Монголии;

– основной гидропотенциал Монголии составляют р. Селенга и ее притоки. Строительство гидросооружений в этой акватории неизбежно связано с влиянием на экосистему озера Байкал — объекта Всемирного наследия ЮНЕСКО и потребует экспертизы международных природоохранных организаций и значительного удорожания сооружения этих объектов. Необходимо рассмотреть альтернативные варианты обеспечения растущих потребностей в электроэнергии экономики Монголии с учетом сохранения эко-

логической системы бассейна озера Байкал, включая строительство гидроэлектростанций на реках Забайкалья (р. Витим, р. Шилка и др.) и усиление межгосударственной линии электропередачи «Гусиноозерск — Дархан — Улан-Батор» за счет строительства ЛЭП-500 кВт.

Энергосистема Монголии имеет связь с энергосистемами Байкальского региона по двухцепным ЛЭП-220 кВт. Объем импортируемой электроэнергии по этим ЛЭП в 1976–1980 гг. достигал 30%, а в настоящее время составляет 5–7% от общей потребности Монголии. Это снижает суточную и сезонную неравномерность графика потребления электроэнергии, которая достигает 250–210 МВт.

С увеличением нагрузки потребления абсолютная величина суточной и сезонной неравномерности потребления будет возрастать. С увеличением единичной мощности агрегатов потребность в снижении нагрузок в аварийных ситуациях также будет возрастать. Пропускная способность международной линии должна быть увеличена до 300–500 МВт, что возможно только при строительстве дополнительной ЛЭП-500 кВт «Гусиноозерск — Дархан», а затем «Дархан — Улан-Батор». При дальнейшем развитии магистральных сетей до энергосистемы Внутренней Монголии появится возможность экспорта электроэнергии из Забайкалья и Монголии в КНР.

В Забайкалье на первом этапе экспорта электроэнергии в Монголию и Китай обеспечить генерацию можно путем доведения до проектной мощности Улан-Удэнской ТЭЦ-2 (800 МВт), Гусиноозерской ГРЭС (2150 МВт) и Харанорской ГРЭС (1800 МВт). Энергетическими узлами, откуда может осуществляться передача электроэнергии, должны стать Гусиноозерская ГРЭС в Монголию и Китай, Харанорская ГРЭС в Китай.

В дальнейшем строительство Мокского гидроузла (1410 МВт) и каскада Витимских ГЭС (2000 МВт) позволит увеличить регулирующую способность энергосистемы Забайкалья и совместно с огромным гидропотенциалом энергосистемы Сибири может стать основой создания будущего межгосударственного электроэнергетического объединения в Северо-Восточной Азии и реализации мегапроекта «ГобиТЭК и Азиатская суперсеть на возобновляемых источниках энергии в Северо-Восточной Азии», так как при этом возникает необходимость покрытия суточной и сезонной неравномерности не только нагрузки потребления, но и выработки электроэнергии.

Развитие трансграничного туризма

На трансграничной территории России, Монголии и Китая сосредоточены уникальные туристические ресурсы. В настоящее время туризм как одна из сфер взаимодействия приграничных территорий переживает период активного роста. Сторонами разрабатывается международный трансграничный туристский маршрут «Великий чайный путь». Основная цель проекта — создание международного туристического бренда и привлечение большого числа туристов из приграничных регионов и стран дальнего зарубежья. Ожидается, что использование бренда древнего торгового маршрута создаст стимулы для привлечения инвестиций в индустрию туризма. Также одним из перспективных направлений развития международного туризма является разработка маршрутов, связывающих озеро Байкал в России и озеро Хубсугул в Монголии.

В ноябре 2014 г. состоялось знаковое событие в туристической сфере: «в целях дальнейшего укрепления взаимовыгодного сотрудничества между регионами, активизации приграничного туризма, координации усилий заинтересованных сторон в развитии межрегиональных туристических проектов» был создан Российско-китайско-монгольский координационный совет пяти регионов по вопросам туризма[25]. Данный формат предусматривает проведение поочередно в каждом из пяти регионов ежегодных встреч представителей Управления туризма АРВМ (Китай), Управления туризма г. Улан-Батор (Монголия), Министерства международного сотрудничества, внешнеэкономических свя-

зей и туризма Забайкальского края, Республиканского агентства по туризму Республики Бурятия и Агентства по туризму Иркутской области РФ. Уже прошедшие в г. Хух-Хото (ноябрь 2014 г.) и г. Иркутск (март 2015 г.) заседания координационного совета показали эффективность этих встреч, в рамках которых регионы имели возможность презентовать свои туристические возможности и согласовать реализацию совместных проектов. В октябре 2015 г. между туристическими ведомствами трех стран подписаны соглашения о сотрудничестве в трансграничном туризме на общую сумму 221 млн долл.[26]

Важным событием в развитии туризма стало подписание 3 сентября 2014 г. «Соглашения об условиях взаимных поездок граждан Российской Федерации и граждан Монголии», предусматривающее введение с 14 ноября 2014 г. безвизового режима. В соответствии с ним граждане двух стран имеют возможность пребывать на территории соседнего государства до 30 дней без оформления визы. Упрощение порядка въезда на фоне значительного падения курса рубля вызвало резкий рост количества пересечений границы гражданами Монголии: в первом полугодии 2015 г. в Республике Бурятия этот показатель составил 350 тыс. человек, что в 2,3 раза больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года[27].

* * *

Очевидно, что в укреплении трехстороннего взаимодействия России, Монголии и Китая заинтересованы все участники процесса. Для России развитие «восточного вектора» внешней политики приобрело особенную актуальность в свете изменчивой международной политической обстановки и введения западных экономических санкций. Кроме того, активизация отношений с азиатскими странами вписывается в задачу экономического развития Сибири и Дальнего Востока. Интерес Китая прослеживается в расширении внешней открытости, получении доступа к источникам минерального сырья и транзитным возможностям северного направления. Монгольской стороне трехсторонний формат сотрудничества необходим для уравновешивания экономического и политического влияния Китая и России[28].

Запуск эффективно действующего экономического коридора Россия — Монголия — Китай, в особенности реализация масштабных инфраструктурных проектов, требует значительных капиталовложений, создания благоприятных экономических условий и привлекательного инвестиционного климата. Политические договоренности, заключенные на высшем уровне, должны воплотиться в реальные проекты взаимовыгодного торгово-экономического сотрудничества трех стран.

---

1. *Энкит Панда.* Россия, Монголия и Китай: трехсторонние переговоры. URL: http://inosmi.ru/world/20141102/224038352.html.
2. Дорожная карта развития сотрудничества между Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой и Монголией на среднесрочную перспективу. URL: http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/jF9vhkLz06Ll8dUCuntCCJ7n099fAfxk.pdf.
3. Глава Монголии предложил Владимиру Путину встать на «Степной путь». URL: http://www.baikal-media.ru/news/transport/277009/
4. Монголия предложила Путину газовый «Степной путь» через Бурятию. URL: http://www.baikal-daily.ru/news/19/96524/
5. *Исаев А.* Выбор Монголии — «Степной путь». URL: http://www.eastrussia.ru/material/vybor-mongolii-stepnoy-put/
6. *Агеев А.И.* Идеалы и высшие стандарты Шелкового пути // Экономический пояс Шелкового пути. М.: Рус. биогр. ин-т, Ин-т эконом. стратегий, 2015. С. 55.
7. «К великому океану — 3». Аналитический доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай». С. 11.

8. Совместное заявление РФ и КНР о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. URL: http://kremlin.ru/supplement/4971.
9. *Уянаев С.* Китайский проект «Один пояс — один путь»: концепция, план сотрудничество с Россией // Пробл. Дальнего Востока. 2015. № 4. С. 16.
10. Туйдун гунцзянь сычоу чжилу цзинцзи дай хэ эршии шицзи хайшан сычоу чжилу дэ юаньцзин юй синдун: [Концепция и план действий по совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века]. URL: http://zhs.mofcom.gov.cn/article/xxfb/201503/20150300926644.shtml.
11. Си Цзиньпин: дацзао чжун мэн э цзинцзи цзоулан: [Си Цзиньпин: о создании китайско-монгольско-российского экономического коридора]. URL: http://politics.people.com.cn/n/2014/0912/c1024–25645517.html.
12. Вайцзяо бучжан Ван И: чжаши туйцзинь чжун мэн э цзинцзи цзоулан цзяньшэ: [Министр иностранных дел Ван И: твердо продвигать строительство экономического коридора Россия — Монголия — Китай]. URL: http://www.chinanews.com/gn/2015/04–02/7179000.shtml.
13. URL: http://economy.gov.ru/minec/press/news/2015090706.
14. Меморандум о взаимопонимании между Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой и Монголией о разработке программы создания экономического коридора Россия — Китай — Монголия. URL: http://economy.gov.ru/minec/press/news/2015090706.
15. *Ян Циндун.* Широкие перспективы сотрудничества России, Китая и Монголии. URL: http://inosmi.ru/fareast/20150706/228951563.html.
16. *Бао Сыцинь.* Нэй Мэнгу цаньюй чжунмэнэ цзинцзи цзоулан цзяньшэдэ чжаньлюэ гоусян: [Размышления об участии Внутренней Монголии в стратегии создания экономического коридора между Китаем, Монголией и Россией] / Докл. на международ. науч. конф. «Экономический коридор между Китаем, Монголией и Россией». Улан-Батор, 17–20 сентября 2015 г.
17. АР Внутренняя Монголия создает китайско-монгольско-российский экономический коридор. URL: http://russian.news.cn/economic/2015–05/16/c_134244794.htm.
18. Нэй Мэнгу: сян бэй кайфан чжань шан синь цидянь шу се синь пяньчжан: [Внутренняя Монголия: новая глава в деле открытости в северном направлении]. URL: http://www.nmg.cei.gov.cn/ttxw/201510/t20151023_112411.html.
19. Нэй Мэнгу: коуань вэй чжидянь жунжу «и дай и лу»: [Внутренняя Монголия: порты как опорные точки «Одного пояса — одного пути»]. URL: http://finance.northnews.cn/2015/0814/1995949.shtml.
20. *Самаруха В.И., Даввасурэн А.* Стратегические возможности сотрудничества в дорожно-транспортной сфере между Монголией, Россией и Китаем / Докл. на международ. науч.конф. «Экономический коридор между Китаем, Монголией и Россией». Улан-Батор, 17–20 сентября 2015 г.
21. Улан-Баторская железная дорога к 2020 г. может удвоить объемы грузоперевозок. URL: http://press.rzd.ru/news/public/ru?id=83518&layer_id=4069&STRUCTURE_ID=654.
22. *Тюрин С.* Евразийский многоугольник: Европа — Россия — Монголия — Китай — Индия — Корея. URL: http://www.tpp-inform.ru/global/4952.html.
23. РЖД поможет Монголии модернизировать Улан-Баторскую железную дорогу. URL: http://ria.ru/economy/20140903/1022581822.html.
24. «И дай и лу» шан дэ Нэй Мэнгу: [Внутренняя Монголия на путях «одного пояса — одного пути»]. URL: http://www.nmg.gov.cn/fabu/jdtd/201506/t20150616_457405.html.
25. Протокол совместного заседания Российско-китайско-монгольского координационного Совета пяти регионов по вопросам туризма. URL: http://xn—b1allbezbi1h.xn—80aaaac8algcbgbck3fl0q.xn—p1ai/u/protokol_kitay.pdf.
26. URL: http://russian.news.cn/2015–10/25/c_134748031.htm.
27. Статистические данные Управления Федеральной миграционной службы России по Республике Бурятия. URL: http://www.ufmsrb.ru.
28. *Лузянин С.* Россия — Монголия — Китай? URL: http://www.mgimo.ru/news/experts/document258849.phtml.