

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ И ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА РОССИИ, МОНГОЛИИ И КИТАЯ ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ И ТАМОЖЕННОЙ СФЕРЕ

М. Дэмчигжав

Томский политехнический университет, г. Томск

E-mail: demchigjav.monhbat@yandex.ru

Научный руководитель: Агеева В.В., канд. ист. наук, доцент

В силу исторических и геополитических традиций и тенденций развития Россия, Монголия и Китай на протяжении длительного периода являются стратегическими партнерами в сфере внешнеэкономической деятельности и таможенного дела. В статье анализируются историко-правовые аспекты и перспективные направления развития экономического и таможенного партнерства трех стран в XXI веке в условиях глобализации и международной интеграции.

Глобализация внешнеэкономической деятельности диктует необходимость для каждой страны определить свою нишу и стратегические цели в процессах международной экономической интеграции. В этом динамичном трансформационном процессе, уходящем своими истоками во вторую половину прошлого столетия, лидеры стран и правящие круги государств-партнеров вынуждены обращаться к опыту совместного ведения хозяйства в условиях интеграции.

Россия, Монголия и Китай являются не только географическими соседями, но и давними стратегическими партнерами. В настоящее время взаимоотношения этих трех государств выходят на принципиально новый этап развития, на основании общих интересов и перспектив экономического развития. Целью данной статьи является анализ историко-правовых аспектов и перспективных направлений развития экономического и таможенного партнерства России, Монголии и Китая в XXI веке в условиях глобализации и международной интеграции.

Углубление трехстороннего сотрудничества и общий выбор стратегий развития во внешнеэкономической сфере тесно связан с тремя международными проектами: китайской инициативой «экономического пояса Шелкового пути», монгольской инициативы «Степного пути» и российского проекта Транс-Евразийской железнодорожной магистрали. В современной международной ситуации и в соответствии с интересами национального развития руководители Российской Федерации, Монголии и Китая предпринимают активные действия в долгосрочной перспективе развития [1, 2]. Впечатляют темпы развития экономической кооперации трех соседей. В 2014 году главы трех стран на очередном саммите Шанхайской организации сотрудничества в Душанбе успешно провели переговоры, запустили механизм встреч между тремя государствами на высшем уровне, провели важную подготовительную работу и составил план углубления сотрудничества. Следует также отметить, что благодаря этой встрече был приведен в движение механизм консультаций на уровне заместителей глав внешнеполитических ведомств.

Экономическое сотрудничество стало ключевой сферой трехстороннего взаимодействия. Россия, Монголия и Китай, в рамках вышеуказанных инициатив, продвигают идеи делового сотрудничества в таких областях, как строительство экономического коридора, развитие земледелия и скотоводства. Одновременно с этим стороны расширяют политическое, гуманитарное и таможенное взаимодействие,

стремясь к тому, чтобы трехстороннее сотрудничество между ними стало классическим примером многоплановой и полномасштабной региональной кооперации [3].

В этой трехсторонней кооперации Монголия играет особую роль. Многие элементы делового сотрудничества Москвы, Улан-Батора и Пекина – в транспорте, энергоресурсах, логистике – сосредоточены на территории Монголии, либо проходят через нее. С этой точки зрения, Монголия – государство, которое больше других выигрывает от трехстороннего сотрудничества. В 2014 году в Душанбе по инициативе монгольской стороны была открыта фактически новая страница во взаимоотношениях между тремя государствами: по инициативе президента Монголии был запущен механизм трехсторонних встреч на высшем уровне.

По словам российского лидера, прозвучавшим на саммите ШОС Уфа-2015, Россия, Монголия и Китай – близкие соседи, которых объединяют богатые исторические традиции, дружба и добрососедство народов. «Мы понимали, какой огромный потенциал заложен в российско-китайско-монгольском взаимодействии, поэтому поручили заинтересованным ведомствам приступить к согласованию конкретных направлений нашего взаимодействия», – добавил глава государства, отметив, что сегодня можно подвести определенные итоги.

За последнее время состоялось три раунда консультаций на уровне заместителей министров иностранных дел, а в мае в Уфе прошла первая встреча руководителей транспортных ведомств. При этом российская сторона выступила с инициативой закрепить многоаспектный характер трехстороннего взаимодействия «дорожной картой». «К нашей встрече подготовлен соответствующий проект, – сообщил В.В. Путин. – Определены приоритетные сферы взаимодействия: политика, безопасность, экономика, приграничные и межрегиональные связи, гуманитарная сфера, международные дела». Президент рассказал, что в рамках встречи подписан меморандум о достигнутых договоренностях по созданию экономического коридора. Соответствующая инициатива была выдвинута председателем КНР Си Цзиньпином еще в Душанбе.

Президент РФ также упомянул соглашение о сотрудничестве в области развития пунктов пропуска через государственную границу и меморандум о создании благоприятных условий для развития торговли. Он добавил, что «эксперты трудятся и над другими перспективными проектами, например, над строительством транзитной линии электропередач из России в Китай по территории Монголии, а также над созданием трехсторонней транспортно-логистической компании», – перечислил В.В. Путин, добавив, что профильные компании работают над формированием транспортного коридора на базе Улан-Баторской железной дороги. Также углубляется сотрудничество в туристической сфере и формировании трансграничного туристического кластера.

Для успешного и эффективного взаимодействия трех стран с монгольской стороны предлагается ряд проектов, в том числе приоритетным является строительство газопровода из России в Китай по территории Монголии. Как известно, Россия и Китай планируют два проекта по строительству газопроводной системы «Западный маршрут», которые предусматривают поставку в Китай газа с месторождений Западной Сибири в объеме 30 млрд. кубометров в год, в то время как «Восточный маршрут» предусматривает поставку в Китай газа Якутского и Иркутского центров газодобычи по магистральному газопроводу «Сила Сибири» в объеме 38 млрд. кубометров в год.

Магистраль «Западный маршрут» – «Сила Сибири-2» должна пройти через Алтай (по высокогорью) на территорию Китая, однако ранее существовал проект, который предполагал строительство газопровода в Китай через территорию Монголии. Этот проект предусматривал значительно меньшие расходы, так как должен был быть проложен по инфраструктурно подготовленной к прокладке газопровода территории. Тем не менее из-за существовавших тогда разногласий между Монголией и Китаем этот проект не получил дальнейшей реализации.

Интересы России в Монголии, безусловно, имеют стратегическое значение [4, 5, 6]. Характер размещения населения, распространения инфраструктуры, банковских и социальных услуг по территории России является неравномерным. Поэтому отношения России и Монголии представляют собой естественную и важную составляющую восточного направления российской внешней политики. Концепция внешней политики РФ делает акцент на данной составляющей, ориентирующейся на совокупность преимуществ и возможностей восточной части страны.

Монголия обладает исключительно важным геостратегическим и геополитическим положением внутри азиатского континента. Значительные запасы природного сырья и других ресурсов играют важную роль. Серебряное месторождение Асгат имеет оцененные запасы в 3 тыс. тонн серебра. Запасы урана являются одними из крупнейших в мире. Угольное месторождение Таван-Толгой является крупнейшим из неосвоенных в мире. Совокупные запасы двух нефтяных месторождений в районе пустыни Гоби по современным оценкам обладают потенциалом в 7 млрд. баррелей нефти. Рядом, всего в 80 км от границы с КНР, расположено одно из крупнейших в мире золотомедных месторождений – Оюу-Толгой. С каждым годом конкуренция за право добычи природного сырья в Монголии возрастает. Ежегодные темпы экономического роста составляют более 10%. В Монголии производятся качественные шерстяные, кожаные и кашемировые изделия, которые пользуются устойчивым спросом у жителей Сибирского региона. Практически все нефтепродукты, горюче-смазочные материалы представляют российский импорт. Подавляющая часть, около 70%, монгольско-российского внешнеторгового оборота относится к Сибирскому федеральному округу РФ, а именно, приходится на Иркутскую, Новосибирскую и Кемеровскую области, Республику Бурятия, Красноярский край.

Монголо-китайское сотрудничество в сфере внешнеэкономической деятельности идет успешнее, чем монголо-российское [7]. Об этом свидетельствуют статистические данные – доля России во внешней торговле Монголии составила в 2010 году 18,4% (в то время как доля Китая – 56,2%), в 2011 году – 15%. При этом доля России в монгольском экспорте составила в 2010 году 2,8% (доля Китая – 84,7%). Товарооборот между Россией и Монголией также снижается, главным образом, из-за сокращения поставок из России нефтепродуктов (составляют 60% в общем объеме двусторонней торговли) и продукции машиностроения. В 2013 году товарооборот снизился на 15,8% (до 1,62 млрд. долларов), а за первую половину 2014 году – еще на 13,1%. Если в 2010 году импорт Монголией российской продукции составлял 32,7% (китайской продукции – 30,3%), то в настоящее время монгольский импорт китайских товаров превысил импорт российских. По словам помощника президента России Ю.В. Ушакова, «в последнее время сотрудничество в торгово-экономической сфере развивается слишком спокойно, даже с некоторой негативной тенденцией, хотя Россия по-прежнему занимает второе место во внешней торговле Монголии после Китая».

Сегодня ассортимент российских товаров, поставляемых в Монголию, остается довольно ограниченным – в основном это нефть и нефтепродукты. Учитывая, что в Концепции национальной безопасности Монголии заявлено о планах к 2020 году, в основном, перейти на обеспечение страны нефтепродуктами за счет собственных ресурсов.

Председатель Великого государственного хурала Занданхуу Энхболд недавно выступил с интервью на канале «Вместе-РФ» по вопросам увеличения товарооборота между Россией и Монголией. В интервью председатель отметил, что одним из препятствий для увеличения товарооборота является таможенный тариф РФ, в частности, тарифные ставки на традиционные экспортные монгольские товары, такие как шерстяные, кашемировые и кожаные изделия. Тарифная ставка очень высока и составляет от 36% до 42%, в то время как монгольская таможенная пошлина на товары из России составляет от 15% до 18%. Ситуацию усугубляют и высокие транспортные тарифы на транзит монгольских товаров по территории России.

Россия располагает возможностями для увеличения экспорта продуктов питания, учитывая, что порядка 30% их объема Монголия предполагает закупать за рубежом, а российские продукты традиционно пользуются популярностью в стране. В результате открывается дополнительный канал интенсификации межрегионального сотрудничества Монголии с Россией. Монголия может стать важным для России экспортером мяса и скота, что является актуальным в условиях объявленного Россией запрета на импорт продовольственных товаров из США и стран ЕС.

Немалые возможности имеют наши страны и в деле развития туристического бизнеса, как на территории России, так и Монголии, где расположены созданные самой природой уникальные районы для отдыха и лечения граждан обоих государств. Введение для них безвизового режима с ноября 2014 года будет только способствовать углублению деловых контактов, всесторонних связей между Россией и Монголией, в том числе по линии культуры, образования и туризма [8, 9].

Что касается трехстороннего сотрудничества, то представители трех стран подписали меморандум о достигнутых договоренностях между Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой и Монголией по вопросам о разработке программы создания экономического коридора Россия-Монголия-Китай. В соответствии с указанным документом, создается Экономический коридор между нашими странами путем сопряжения строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути, а также инициативы «Степной путь» для 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. Кроме того, стороны разработают Программу создания Экономического коридора между тремя странами. В Программу планируется включить следующие направления трехстороннего сотрудничества:

- развитие транспортной инфраструктуры и комплексной взаимосвязанности; улучшение условий торговли и перевозок;
- обустройство пограничных пунктов пропуска;
- совершенствование таможенного контроля;
- финансовая и инвестиционная сферы;
- энергетика; сельское хозяйство;

- туризм;
- гуманитарные обмены и экология и охрана окружающей среды.

Реализация программы запланирована в течение пяти лет, далее предполагается автоматическое продление на последующие пятилетние периоды. По словам Чэн Гоцян, Генерального секретаря Учёного Совета Исследовательского Центра по вопросам развития при Госсовете КНР: «Шелковый путь соединяет развитую экономику Европы с динамично развивающейся экономикой Восточной Азии, выгоду от этого получают Средняя Азия, Западная Азия, Южная Азия и даже Африка».

Основная задача проекта «Один путь – один пояс» – ускорение интеграции региональной экономики. По утверждению чиновников, для продвижения всесторонних отношений экономического партнерства в регионе и развития свободной торговли вдоль «одного пояса, одного пути», необходимо ускорить в первую очередь инфраструктурное строительство. Азия нуждается в инвестициях. Чжан Цзюнь, Глава департамента по вопросам экономики МИД КНР заявляет: «В докладе Азиатского банка развития говорится, что Азия нуждается в 730 миллиардах долларов финансирования ежегодно. И Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и фонд «Шелкового пути» призваны эти потребности удовлетворить». На сегодняшний день уже более 60-ти стран поддержали инициативу Китая о строительстве «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути 21-го века». В цифрах данный проект охватывает 63% населения планеты и почти 30% мировой экономики. «Один пояс, один путь» дает возможность в полной мере раскрыть потенциал экономического сотрудничества задействованных в проекте стран и регионов.

Китай надеется на скорейшую реализацию проекта по созданию транспортно-го коридора с Россией и Монголией. Об этом на встрече со своим монгольским коллегой Лундэнгийн Пурэвсурэном заявил министр иностранных дел КНР Ван И. «Мы надеемся, что взаимодействие Китая, России и Монголии позволит реализовать проект трехстороннего транспортного коридора. Прокладка нового пути, который свяжет три государства, откроет новый канал сотрудничества [10]. Он пересечет европейский и азиатский континенты и создаст новую платформу для совместного развития», – гласит сообщение, опубликованное МИД КНР. «Трехстороннее сотрудничество Китая, России и Монголии имеет большие возможности для развития», – отмечает министр. Глава внешнеполитического ведомства резюмировал, что создание трехстороннего экономического коридора станет одним из ключевых пунктов инициативы Китая «Экономический пояс Шелкового пути». К тому же реализация этой концепции перекликается с инфраструктурным проектом «Степной путь» монгольской стороны и российской стратегией создания Евроазиатского транспортного коридора.

Таким образом, в решении комплекса сложных и многоплановых задач, стоящих перед Россией, отношения с Монголией имеют далеко не второстепенное значение. Задача подъема Сибири и Дальнего Востока требует не только мобилизации внутренних возможностей России и сопряжения развития этих регионов и Северо-Востока Китая, но и тесного взаимодействия с Монголией – важным региональным партнером России.

Список использованной литературы.

1. Балдорж Б. Добрососедские отношения между Россией и Монголией // Проблемы безопасности в XXI веке и роль СМИ. Материалы XI научно-практической конференции студентов и преподавателей, посвященной 50-летию РУДН. Под редакцией В.В. Барабаша; составитель Н.А. Иванова. Москва, 2010. С. 46-51.
2. Бянкина А.М. Развитие отношений между Россией, Китаем и Монголией (краткий историко-правовой аспект) // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества. Материалы 2-й международной научно-практической конференции. Отв. ред. Д.В. Буяров. Благовещенск, 2012. С. 17-20.
3. Даваасурэн А., Отгонсайхан Н. Роль малого и среднего предпринимательства в развитии приграничной торговли между Россией и Монголией // Baikal Research Journal. 2011. № 3. С. 25.
4. Дамдинсурен Д. Планирование работы международного транспортного коридора Россия – Монголия – Китай // Транспорт: наука, техника, управление. 2010. № 1. С. 22-28.
5. Железняков А.С. Монголия во взаимодействии с Китаем и Россией в рамках цивилизационной структуры ШОС // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2010. Т. 15. № 15. С. 106-115.
6. Кульганек И.В. Россия-Монголия: историко-культурное взаимодействие в прошлом и настоящем // Восток. Афро-Азиатские общества: история и современность. 2010. № 2. С. 155-159.
7. Мещерская И.Я., Колосовская М.А. Анализ экономических отношений между Россией и Монголией // Культура. Наука. Образование. 2015. № 1 (34). С. 229-232.
8. Родионов В.А. Концептуальные представления о национальной безопасности в Монголии в контексте отношений с Россией // Безопасность на Западе, на Востоке и в России: представления, концепции, ситуации научные редакторы. С. А. Панагин, Д. И. Польшванский. Иваново, 2013. С. 94-102.
9. Харитонов О.В. Становление института референдума в условиях трансграничья (Россия – Монголия) // Трансграничье в изменяющемся мире. 2010. № 1. С. 129-133.
10. Яскина Г. Российско-монгольское партнерство в первом десятилетии нового века // Проблемы Дальнего Востока. 2006. № 6. С. 15-24.