

DUGAROV Vladimir Dorzhievich, *Dr.Sci. (Hist.)*, Professor of the Chair of General and National History, Buryat State University (6 Ranzhurova St, Ulan-Ude, Republic of Buryatia, Russia, 670000; dugarovbgu@mail.ru)

NAMZHILOVA Chimitzhab Dugarzhalsanova, *postgraduate student of the History Faculty*, Buryat State University (6 Ranzhurova St, Ulan-Ude, Republic of Buryatia, Russia, 670000; michita@mail.ru)

RELATIONSHIPS OF RUSSIA AND MONGOLIA AT THE TURN OF THE 20TH – 21ST CENTURES: MAIN DIRECTIONS AND TENDENCIES OF DEVELOPMENT

Abstract. The article is devoted to the evolution of the relationship between Russia and Mongolia at the turn of the 20th and 21st centuries, overcoming crisis phenomena in the border and regional ties in the main spheres of politics and economy of Mongolia. The work analyzes the main trends of the development of mutually beneficial international relations of Russia and Mongolia.

Keywords: Russia, Mongolia, border and regional relations, economic relations, Mongolian studies, historiography, mineral and raw materials complex, livestock breeding

УДК 94(517)

БАЗАРОВ Виктор Борисович – кандидат исторических наук, научный сотрудник Института монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН (670047, Россия, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6; bazarov_science@mail.ru)

АТАНОВ Андрей Алексеевич – аспирант Института монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН (670047, Россия, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6; imbt@imbt.ru)

ЕВРАЗИЙСКИЕ ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ XXI СТОЛЕТИЯ

Аннотация. Статья посвящена интеграционным логистическим евразийским центральноазиатским проектам XXI столетия. Авторы рассматривают основные крупные проекты, пролегающие по территории стран Центральной Азии: Новый шелковый путь, который представляет собой глобальный геополитический проект создания транспортного, энергетического, торгового коридора между странами Центральной и Южной Азии, Европы и Россией; логистический проект ТРАСЕКА – развитие транспортного коридора из Европы в страны Центральной Азии через Черное море, Кавказ и Каспийское море; интеграционный программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, целью которой является стимулирование экономического роста и сокращение бедности через развитие экономического взаимодействия азиатских стран – членов СНГ с приграничными государствами. Авторы также определяют роль и место Китая, России и Монголии во всех указанных проектах.

Ключевые слова: Новый шелковый путь, ТРАСЕКА, ЦАРЭС, Китай, Монголия, Россия, Евразия

Председатель КНР Си Цзиньпин в сентябре 2013 г. выдвинул концепцию Нового шелкового пути под лозунгом «Один пояс – один путь»¹. Эта глобальная стратегия, включающая проекты «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской шелковый путь XXI века», предполагает создание обширной инфраструктурной сети от западных границ Китая до Европы. Реализация проекта строительства транспортной инфраструктуры (железных и автомобильных

¹ Китаю и Казахстану нужно создать «экономический коридор Шелкового пути». – Министерство иностранных дел Китайской Народной Республики. *Официальный сайт*. 07.09.2013. Доступ: <http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1075402.shtml> (проверено 11.07.2017).

дорог, трубопроводов, портов) должна привести к существенному росту внутриевразийской торговли и интенсификации экономического развития огромных внутренних территорий Евразии, а также стран Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока и Африки.

Весной 2015 г. для реализации проекта был создан инвестиционный фонд *Silk Road Company* объемом в 40 млрд долл. В дальнейшем предполагается многократное увеличение этой суммы, а также участие в финансировании проекта вовлеченных в него стран. В октябре 2014 г. КНР учредила Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), который в перспективе возьмет на себя функции МВФ и Всемирного банка. Предполагается, что АБИИ будет сопровождать крупные инфраструктурные проекты КНР как внутри страны, так и за границей Поднебесной. Поэтому с политической точки зрения Новый шелковый путь — это самостоятельный проект КНР с большим потенциалом и возможностью вовлечения внешних заинтересованных участников. К маю 2015 г. в АБИИ уже состояли почти 60 стран.

В апреле 2015 г. министр иностранных дел КНР Ван И предложил объединить в совместном китайско-монголо-российском экономическом коридоре существующие в трех странах концепции транспортных мегапроектов. По словам Вана И, «построение экономического коридора означает соединение китайской идеи построения экономического пояса Шелкового пути “Один пояс — один путь”, монгольской идеи “Степного пути” и продвигаемой Россией идеи создания Трансевразийского коридора»¹.

В сухопутной части Нового шелкового пути предполагается строительство трех железнодорожных коридоров. Северный коридор пройдет через территорию России, а центральный и южный — через территорию Центральной и Средней Азии. Впоследствии железнодорожные коридоры будут дополнены автомобильными. Ответом на подобный вызов времени стал проект трансконтинентального коридора «Европа — Западный Китай». Согласно официальным документам, длина трассы составит 8 400 км. Она соединит Санкт-Петербург, Москву, Нижний Новгород, Казань, Оренбург, Актобе, Кызылорду, Алма-Ату, Хоргос, Урумчи, Ланьчжоу, Чжэнчжоу и Ляньюнган. По территории России пройдет около 2 200 км дороги, Казахстана — 2 800 км, Китая — 3400 км².

Среднеазиатский коридор Нового шелкового пути пройдет по территориям Казахстана, Узбекистана, Туркменистана, Ирана, Ирака, Сирии Турции, далее в Европу — через Болгарию, Румынию и Чехию в Германию. Предполагаемая общая протяженность пути — около 6 500 км, из которых 4 000 км пройдет по китайской территории от Тихоокеанского побережья до Синьцзян-Уйгурского автономного района.

Морской путь, как и сухопутный, пройдет по древнему торговому маршруту: из Гуанчжоу в Китае вдоль берегов Вьетнама, Таиланда, Малайзии, Сингапура и Индонезии, мимо Индии в Красное море с ответвлениями в Персидский залив и в Африку, а через Суэцкий канал — в Средиземноморье. В качестве отдельной точки входа в Европу до начала украинского кризиса Китай планировал строительство глубоководного порта в западной части Крыма.

Кроме того, Россия и Китай обсуждают еще и арктический маршрут: возможно включение проекта развития Северного морского пути (СМП) в стратегию Нового шелкового пути.

Реализация китайского варианта Нового шелкового пути чрезвычайно

¹ Китай предложил китайско-монголо-российский экономический коридор. — *РИА Новости*. 03.04.2015. Доступ: <https://ria.ru/east/20150402/1056051553.html> (проверено 11.07.2017).

² Новый шелковый путь. — *Транспорт России*. 10.07.2017. Доступ: <http://transportrussia.ru/transportnaya-politika/novyy-shelkovyy-put.html> (проверено 11.07.2017).

выгодна всем странам континента. Южная Корея заявила о стремлении включить свою железнодорожную сеть в общую трансконтинентальную систему. Морской путь, охватывающий Малайзию и другие океанские страны АТР, открывает перспективу дальнейшего выхода на глобальный интеграционный проект, который сможет связать воедино страны Юго-Восточной Азии, Корейский полуостров, Китай, Россию, Индию, Пакистан, Центральную Азию, Кавказ и Евросоюз на основе общих экономических интересов [Базаров, Базаров, Нолев 2015: 30].

Экономический пояс Шелкового пути открывает и новые перспективы трехстороннего сотрудничества России, Монголии и Китая. Президент Монголии Ц. Элбэгдорж на заседании совета глав государств – участников ШОС в расширенном составе отметил, что Монголия координирует свой проект «Степной путь» с Экономическим поясом Шелкового пути под названием Китайско-монголо-российского экономического коридора. Президент выразил заинтересованность в сотрудничестве в рамках инициативы Трансъевразийского коридора¹. Следует отметить, что дискуссия вокруг Степного пути складывается таким образом, что монгольский участок коридора остается на периферии главных направлений вместе с большим участком Транссибирской магистрали Российской Федерации.

Однако программа Нового шелкового пути захватывает территории уже существующих интеграционных логистических проектов, таких как ТРАСЕКА, ЦАРЭС.

Программа ТРАСЕКА (аббревиатура от англ. *Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia*) была создана в 1993 г. на основе Брюссельской декларации при участии Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Киргизии, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана. Вскоре к программе присоединились Молдова, Монголия и Украина, в 2000 г. – Турция, Румыния и Болгария, в 2009 г. – Иран².

Основное направление деятельности программы ТРАСЕКА – развитие транспортного коридора из Европы в страны Центральной Азии через Черное море, Кавказ и Каспийское море. С технологической точки зрения программа ориентируется на перевозку грузов по единому для всего маршрута транспортному документу при использовании различных видов транспорта. Предполагается, что реализация программы будет способствовать интеграции между Европейским союзом и странами – партнерами программы, более эффективному распределению ресурсов между странами Запада и Востока, улучшит инвестиционный климат в странах, по которым будет проходить транспортный коридор, положительно отразится на их научном и культурном развитии. Финансирование программы осуществляется Европейским союзом. Постоянный секретариат программы находится в Баку (Азербайджан). Управление программой осуществляется через межправительственную комиссию, а также через постоянный секретариат. В каждой стране имеется свой национальный секретарь ТРАСЕКА – обычно это чиновник национального транспортного ведомства, а также своя национальная комиссия ТРАСЕКА, председателем которой обычно является министр отраслевого министерства либо вице-премьер правительства.

По состоянию на 2016 г. наибольшие проблемы в реализации программы ТРАСЕКА связаны с работой транскавказского транспортного коридора. Среди проблем этого коридора – трудности введения единого перевозочного тарифа, а также большие задержки транспортных средств на пограничных пунктах.

¹ Стенограмма заседания Совета глав государств – участников Шанхайской организации сотрудничества в расширенном составе. – Президент России. Официальный сайт. Доступ: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/49908> (проверено 11.07.2017).

² Страны-члены ТРАСЕКА. – *Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia*. 02.02.2012. Доступ: <http://www.traseca-org.ru/traseka/> (проверено 11.07.2017).

Ожидается, что развитие программы ТРАСЕКА будет в значительной степени зависеть от планов Китая по реализации стратегии «Один пояс – один путь», поскольку потенциально по коридору «Европа – Кавказ – Азия» может пойти значительная часть китайско-европейского грузопотока.

С точки зрения России, программа ТРАСЕКА создает транспортные коммуникации в обход «северного соседа», что, конечно, может повлиять на геополитические интересы РФ в регионе СНГ. Но в аналитических документах СНГ программа ТРАСЕКА оценивается как один из основных международных транспортных коридоров СНГ.

Интеграционный проект Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) инициирован в 1997 г. Азиатским банком развития (АБР). Кроме АБР, в программе принимают участие 5 многосторонних организаций: Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Международный валютный фонд (МВФ), Исламский банк развития (ИБР), Программа развития ООН (ПРООН), Всемирный банк (ВБ). Цель проекта – стимулирование экономического роста и сокращение бедности через развитие экономического взаимодействия азиатских стран – участниц СНГ с приграничными государствами. Состав участников ЦАРЭС расширился с течением времени. Изначально проект охватывал Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Китай. Таджикистан присоединился к программе ЦАРЭС в 1998 г., Монголия – в 2002 г., Афганистан – в 2005 г., Туркменистан и Пакистан – в 2010 г.¹ ЦАРЭС координирует свою работу с другими региональными интеграционными объединениями в Центральной Азии, в первую очередь с ШОС. Развивается сотрудничество ЦАРЭС с Евразийским экономическим сообществом (ЕврАзЭС), Европейским союзом (ЕС), США, Великобританией, Германией, Швейцарией, Японией.

Центральная Азия и соседние страны обладают богатыми природными ресурсами, расположены на пересечении наиболее динамичных экономик мира. ЦАРЭС охватывает все государства Центральной Азии, прилегающие к региону территории и Закавказье. Особенностью ЦАРЭС является «привязка» Афганистана к Центральной Азии, поскольку стабильность и безопасность в Афганистане, развитие торгового сотрудничества Афганистана со странами Центральной Азии, обеспечение надежного афганского транзита рассматриваются как важные факторы развития региона [Подосинников, Липидус 2013: 30]. Приоритетными направлениями деятельности ЦАРЭС стали укрепление партнерства между участниками в энергетической сфере, развитие торгово-экономического сотрудничества, развитие транспортной инфраструктуры (реконструкция транспортных коридоров, модернизация таможенных пунктов, упрощение таможенных и транзитных процедур).

Для всех стран-участниц исключительно важен транспортный фактор. Речь идет о модернизации национальных транспортных инфраструктур, росте эффективности использования внешних и внутренних факторов и условий для транзита, создании новых магистралей, связывающих Восток и Запад, Север и Юг. Аналитики уверены, что эта программа концентрируется исключительно на экономических вопросах и не охватывает измерения безопасности и политического развития. Однако масштабность охвата и стратегический характер проекта делают вероятной перспективу развития ЦАРЭС в геополитическом русле.

Важной отличительной особенностью интеграционного проекта ЦАРЭС является «привязка» международных финансовых организаций к его реализации, в отличие от других существующих интеграционных объединений в Центральной

¹ Страны ЦАРЭС. – *Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество*. 01.01.2009. Доступ: <http://www.carecprogram.org/ru/index.php?page=carec-countries> (проверено 11.07.2017).

Азии (СНГ, ЕврАзЭС, ШОС), взаимодействие в рамках которых осуществляется преимущественно на правительственном уровне, что делает эту программу частично независимой от национальных правительств.

Также благодаря ЦАРЭС стало возможным усиление влияния внерегиональных акторов в Центральной Азии, играющих важную роль в международных финансовых институтах (Япония, Индия, исламские страны, страны АТР, США и пр.). С этой точки зрения проект ЦАРЭС претендует на роль ограничителя российского (в большей степени) и китайского (в меньшей степени) влияния в Центральной Азии, призван снизить экономическую зависимость стран региона от Москвы и Пекина, диверсифицировать доступ к мировым рынкам путем развития новых маршрутов и транспортных коридоров. Развитие интеграционных проектов в рамках ЦАРЭС рассматривается как фактор преодоления естественной транспортной изолированности Центральноазиатского региона, как инструмент интеграции Центральной Азии в общеазиатское пространство.

Таким образом, доминирующая позиция в крупных евразийских центральноазиатских проектах принадлежит программе «Новый шелковый путь». Это продиктовано, прежде всего, масштабностью и охватом программы, которая позволяет странам Центральной Азии усилить взаимодействие со странами ЕС и всем остальным миром. Созданные в рамках проекта дороги сократят продолжительность транспортировки грузов в 3–4 раза. Безусловно, явным преимуществом Нового шелкового пути является активное вовлечение в проект России, что создает большой потенциал для развития транспортной инфраструктуры континента, выравнивания уровня экономического развития и, как следствие, уровня жизни населения Евразии. Также следует отметить независимость финансирования проекта и демократичный подход к принятию участия всех стран, через которые будет пролегать Путь. К сожалению, часть перспективных проектов, таких как монгольский Степной путь, могут оказаться на периферии главных магистралей мегапроекта. Но характер проекта позволяет расширять сеть дорог в разных направлениях, увеличивая «водосборную» территорию для Нового шелкового пути. Монголии необходимо адаптироваться к новым условиям, вкладываясь в инфраструктуру, делая регион выгодным не только с геополитической, но и геоэкономической позиции.

Потенциал крупных проектов ТРАСЕКА и ЦАРЭС во многом будет зависеть от развития Нового шелкового пути, геополитической обстановки в мире и в Центральной Азии. Отсутствие России в данных проектах делает их неполноценными в территориальном плане и конкурирующими с российскими, т.к. пути проектов пролегают через территории стран СНГ в обход РФ. Финансирование проектов осуществляется западными международными финансовыми организациями. Обе программы испытывают сложности в международных перевозках, т.к. товар пересекает несколько государственных границ, не объединенных в рамках какого-то одного экономического или таможенного союза, что, в свою очередь, увеличивает себестоимость товара, удлиняет сроки передвижения. Но, как и любая инициатива, программы имеют серьезный потенциал развития, особенно для Монголии, которая состоит в обоих проектах. При наличии разных вариантов Монголия может реализовать потенциал своего геополитического положения, внося свой вклад в развитие региона Центральной Азии.

Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского научного фонда. Проект №14-18-00552 «Монгольские народы: исторический опыт трансформации кочевых сообществ Азии».

Список литературы

Подосинников Е.Ю., Лapidус В.М. 2013. Программа ЦАРЭС – интеграционный проект на постсоветском пространстве. – *Ученые записки: электронный журнал Курского государственного университета*. № 1(25) С. 25-35.

Базаров Б.В., Базаров В.Б., Нолев Е.В. 2015. «Новый шелковый путь»: открытая политика открытого общества Китая. *Власть*. – № 11. С. 29-35.

BAZAROV Victor Borisovich, Cand.Sci. (Hist.), Researcher of the Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian branch of Russian Academy of Sciences (6 Sakh'yanovoj St, Ulan-Ude, Republic of Buryatia, Russia, 670042; bazarov_science@mail.ru

ATANOV Andrei Alekseevich, postgraduate student at the Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian branch of Russian Academy of Sciences (6 Sakh'yanovoj St, Ulan-Ude, Republic of Buryatia, Russia, 670042; imbt@imbt.ru

EURASIAN CENTRAL ASIAN LOGISTICS PROJECTS OF THE 21ST CENTURY

Abstract. *The article is devoted to the examination of integration logistic Eurasian Central Asian projects of the 21st century. The authors review the major projects that run through the territory of the Central Asian countries, such as the New Silk Road, a global geopolitical project to create a transport, energy, trade corridor between countries of Central and South Asia, Europe and Russia; the TRACECA program for the development of the transport corridor from Europe to countries of Central Asia through the Black Sea, the Caucasus and the Caspian Sea; integration project of the Central Asian Regional Economic Cooperation (CAREC), which main goal is stimulation of economic growth and reducing poverty through the development of economic interaction of the Asian member countries of the CIS with border states. The authors consider the role and place of China, Russia and Mongolia in these projects.*

Keywords: *New Silk Road, TRACECA, CAREC, China, Mongolia, Russia, Eurasia*