

Монголия перед дилеммой: ШОС или «Шёлковый путь»

Коля ДЭМБЭРЭЛ

Монголия и ШОС

Юридический статус наблюдателя Монголии в Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) основывается на Положении о статусе наблюдателя (17 июня 2004 г., Ташкент), что не нарушает её международные договоры и законодательные акты и даёт возможность обсуждать вопросы в формате двусторонних отношений с государствами-членами.

Одним из условий статуса наблюдателя Монголии является приоритетная политика ШОС в сфере экономики. Среди вопросов, рассмотренных на ташкентской встрече, кроме расширения организации главным было обсуждение деятельности ШОС по двум основным на-

правлениям: проблеме безопасности и торгово-экономическому сотрудничеству. В сфере экономического взаимодействия перед странами – участниками ШОС стоят такие важные вопросы, как наращивание торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества.

В 2003 г. утверждена долгосрочная Программа многостороннего торгово-экономического сотрудничества государств – членов ШОС. Приоритетными сферами взаимодействия признаны совместное развитие нефтегазового сектора, транспортной инфраструктуры, создание условий для свободного передвижения товаров, капиталов, услуг и технологий. Некоторые эксперты счи-

ДЭМБЭРЭЛ Коля – доктор политических наук, старший научный сотрудник Института международных отношений Академии наук Монголии, координатор Центра изучения Центральной Азии при ИМО, г. Улан-Батор, Монголия. *E-mail:* kdembec@gmail.com

Ключевые слова: Монголия, ШОС, «Один пояс – один путь», Китай, Россия.

тают, что в повестку дня развития сотрудничества в рамках ШОС необходимо внести вопросы охраны окружающей среды, рационального и эффективного использования водных ресурсов [1].

В географическом отношении Монголия имеет универсальное положение по меридиональному направлению – находится между Россией и Китаем, по широтному – между Восточной и Центральной Азией [2]. Поэтому, в случае вступления в ШОС, Монголия будет играть роль связующего звена, объединяющего эти обширные регионы в единое политическое целое, что предоставит ШОС определённый потенциал для развития.

Будущее расширение организации будет происходить за счёт стран, географически близких к Центральной Азии: Монголии, Туркмении, Ирана, Афганистана, закавказских государств. В долгосрочной перспективе все эти страны могут

считаться объектами расширения ШОС. Тем не менее обстановка в них очень разная.

Монголию можно рассматривать как беспроblemного перспективного участника. Её возможное членство в ШОС не вызовет сколько-нибудь существенных разногласий: в Монголии практически нет влияния идей терроризма, сепаратизма и экстремизма, в вопросах обеспечения её безопасности угроза терроризма занимает далеко не ведущее место и существенно не влияет на деятельность ШОС в этой сфере. Для Улан-Батора есть возможность, не становясь членом ШОС, решать двусторонние вопросы в рамках отношений с соседями. Успех зависит от того, сумеет ли организация найти для этого подходящие формы, и в ещё большей степени от того, сумеет ли она обеспечить непрерывное расширение и углубление сотрудничества во всех областях.

Монголия и «Новый Шёлковый путь»

Инициатива «Шёлковый путь» является началом международного экономического сотрудничества, который в будущем свяжет Восточную Азию с Западной Европой [3]. С исторической точки зрения связывающий Азию с Европой маршрут каравана верблюдов имел несколько направлений, отходящих от основного курса. Сегодня эта

идея по-прежнему сохраняется с разделением на несколько коридоров. Китай выступил с инициативой о создании коридора международного экономического сотрудничества в следующих направлениях:

- Китай – Монголия – Россия – Европа;
- Китай – Центральная Азия – Западная Азия;

¹ Центральная Азия: Социально-гуманитарное измерение: научное издание / М.М. Лебедева, К.П. Боришполец, Н.А. Иванова, М.А. Чепурина. М.: Аспект Пресс, 2016.

² Дэмбэрэл К. Төв Азийн аюулгүй байдлын асуудал ба гурван талын хамтын ажиллагаа (Монгол, Орос, Хятад) // Олон улс судлал. 2009. № 2.

³ Хангай Д. Монголо-российские отношения и современность. Улан-Батор, 2016. С. 91.

– Китай – полуостров Индокитай – Африка [4, с. 260].

Монголия поддерживает первое и второе направления и заинтересована в присоединении к ним, чтобы развивать собственную транспортную инфраструктуру, так как географически она полностью входит в регион, охватывающий эти направления. При этом второе направление, или основной маршрут «Шёлкового пути», нацелено на создание современного высокоскоростного транспортного коридора по историческому пути – маршруту каравана верблюдов; это возможность наиболее быстрого достижения результатов. Поэтому Монголия должна определить политику развития своей инфраструктуры в соответствии с этим направлением, так как при присоединении к этому направлению перед Монголией открывается возможность дополнительного выхода в Западную Европу и нового – к Индии.

На высшем уровне вопрос развития трёхстороннего сотрудничества в направлении Китай – Монголия – Россия – Европа имеется взаимопонимание [5]. Для его развития важно активизировать участие Монголии в создании транспортной инфраструктуры (автодороги, авиалинии, железные дороги и высокоскоростная оптоволоконная кабельная сеть). С учётом этого Монголия начала строительство современных автодорог и прокладки

авиалиний, связывающих Азию с Европой.

Монголия имеет веские основания для того, чтобы поддерживать инициативу Китая – совместную работу в рамках монгольского проекта «Степной путь» и выделить его как приоритетное направление взаимовыгодного сотрудничества [6]. Одно из условий для участников проекта «Шёлковый путь», являющегося коридором экономического сотрудничества, – они должны строго придерживаться целей и принципов Устава ООН и руководствоваться пятью принципами мирного сосуществования.

Для всесторонней и полной реализации проекта необходима политическая поддержка со стороны России и Европейского союза, а также Центральной Азии. Правительство Китая, конечно, не будет тратить средства на неэффективный проект, так как иначе китайское финансирование «станет подобно пролившейся на песок воде».

Рост товарооборота между Европой и Азией может привести к развитию транспортной инфраструктуры участвующих стран за счёт транзитной транспортировки. Что касается Китая, то это позволит использовать не только ресурсы регионального первичного сырья, но и обеспечит оперативную доставку товаров более чем миллиарду потребителей Европы и Западной Азии. А это суть основ-

⁴ Ван Ивэй. «Нэг бүс, нэг зам»: хятадын сэргэн мандал, тэнгэрийн доорхи үүрэг, хариуцлага. АйЭсди рубли пабблишинг. Улаанбаатар, 2019.

⁵ Баасансүрэн Б. Орос, Хятадын завсар дахь Монгол Улс (1988–2018). Улаанбаатар, 2018.

⁶ Международная научно-исследовательская конференция «Экономический коридор между тремя государствами Россией, Монголией и Китаем». Сб. матер. Улан-Батор, 2015. С. 21.

ной концепции «Нового Шёлкового пути». Проект будет результативным только при активном финансировании со стороны всех стран, участвующих в экономической

программе «Шёлкового пути». Вероятность реализации данного проекта существенно снизится, если чрезмерно надеяться только на китайское финансирование.

Станет ли проект «Шёлковый путь» экономическим блоком ШОС

В связи с утверждением стратегического плана ШОС до 2025 г. можно рассмотреть сценарии возможной координации деятельности ШОС с инициативой «Шёлковый путь» [7, с. 77].

Инициативой КНР, выдвинутой в составе трёх основных направлений (маршрутах) создания международного коридора экономического сотрудничества, является «Новый Шёлковый путь», или «Один пояс – один путь». В экономическом плане «Новый Шёлковый путь» является самым эффективным соединением рынков Западной и Восточной Европы с населением более 500 млн чел., рынков Центральной и Западной Азии с населением 600 млн чел., с китайским рынком с численностью населения 1,3 млрд чел. при использовании современной техники и технологий.

Следующая идея «Шёлкового пути» заключается в том, чтобы содействовать комплексному формированию сферы межгосударственных и межрегиональных работ и услуг, которые будут созданы вслед за транспортной инфраструктурой. Цель состоит в том, чтобы развивать

инфраструктуру каждого государства региона с получением соответствующих дивидендов. Поэтому каждое государство – участник проекта должно найти финансирование для работ на своём участке.

В целом можно считать, что «Новый Шёлковый путь» – это «менеджмент глобального характера». Методом реализации этого «менеджмента» является создание экономических центров на территории Евразии в рамках транспортного коридора «Шёлковый путь» [4, с. 260].

В настоящее время в отношении ШОС уже сформировалась достаточно критическая позиция. Так, в экономическом сотрудничестве между странами нет продвижений, а многостороннее экономическое сотрудничество практически отсутствует. Одним из реальных ответов на критику о том, что многостороннее экономическое сотрудничество «качественно не осуществляется», может явиться инициатива «Новый Шёлковый путь».

Хотя ШОС больше обращает внимание на сотрудничество в области безопасности [8], тем не менее не-

⁷ Перспективы развития ШОС с точки зрения национальных интересов России / отв. ред.-сост. Ю. В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2016. С. 77.

⁸ Иванов И. С. Новая российская дипломатия. Десять лет внешней политики страны. М.: Олма-Пресс, 2002.

мало внимания уделяется расширению масштабов многостороннего экономического сотрудничества стран-членов, стран-наблюдателей и стран-партнёров.

К примеру, ШОС в стратегических задачах экономического сотрудничества до 2025 г. определила и конкретизировала следующие три вопроса:

- для обеспечения стабильного развития стран-членов углубить деятельность в торгово-экономическом, инвестиционном направлениях, расширять совместную проектную деятельность;

- в рамках ШОС разработать и реализовать совместные инфраструктурные проекты;

- для стран – членов ШОС инициативу «Экономический регион Шёлкового пути» «считать одним из способов создания благоприятной среды» по расширению экономического сотрудничества данной организации и «выработке своей общей позиции» [7, с. 77–80].

Во многих документах ШОС говорится о необходимости оказания широкой поддержки транспортному и транзитному сотрудничеству, что создаёт благоприятные условия для реализации проекта «Шёлковый путь» в рамках организации [9]. Во время встреч главы правительств стран – членов ШОС отмечали важность создания условий для участия наблюдателей и партнёров в развитии многостороннего транспортного сотрудничества.

ШОС в своих стратегических документах отразила поддержку всех методов, направленных на повышение спроса и конкурентоспособности международных и региональных транспортных коридоров, проходя-

щих через территории стран – членов организации. В этом проявляется готовность ШОС оказать поддержку проекту «Новый Шёлковый путь» в какой-либо форме.

С 2014 г. принимаются меры по претворению соглашения по улучшению международных автотранспортных условий. Необходимо начать крупную инвестиционную работу для приведения в соответствие качества автодорожного строительства и его стандартов к международным требованиям в странах – членах ШОС. Декларировано и принятие мер по использованию транзитно-транспортного потенциала и формированию регионального транспортного и транзитного коридоров. Определены также и направления работы в этом вопросе.

К примеру, проведены обновления в рамках логистики и инфраструктуры, которые будут направлены на расширение международных логистических центров в рамках ШОС за счёт формирования промышленной кластерной сети вдоль транспортной артерии [10].

Современное состояние железнодорожных магистралей в Центральной Азии приводит к тому, что необходимо решить вопрос о строительстве новой железной дороги и сдачи её в эксплуатацию в рамках совместного проекта.

Участники проекта должны реализовать крупнейшие инвестиционные работы по электрификации железных дорог, прокладке второго пути в не-

⁹ Уянаев С. В. Актуальные проблемы расширения ШОС. Материалы международной форума «Перспективы ШОС в контексте реализации китайской инициативы “Один пояс, один путь”». Сочи, 2016. С. 50.

¹⁰ Төв Азийн геополитик ба Монгол Улс / ред. К. Дэмбэрэл. Улаанбаатар, 2005. С. 205.

которых местах и строительству высокоскоростной железной дороги т. д.

Если ограничиться только странами – членами ШОС, указанными в стратегических и других документах, то это может привести к устранению от осуществления проекта «Новый Шёлковый путь» стран – наблюдателей и стран – партнёров ШОС.

Для интенсификации деятельности Банка развития ШОС необходимо создать *Bank of SHOC* и через него финансировать проекты регионального и глобального масштабов. В рамках ШОС целесообразно сформировать единую биржу энергоресурсов и системы их передачи в Центральной Азии, что станет возможным сделать её авторитетным и влиятельным членом международного сообщества в мировой энергетической отрасли (к примеру, инфраструктурные проекты в рамках проекта «Новый Шёлковый путь») [11].

Для Монголии целесообразно вступление в члены ШОС на условиях совместной реализации международного проекта, который станет крупной экономической поддержкой и окажет существенное влияние на монгольскую экономику со стороны России и Китая.

Страны региона, расположенные в центральной части континента, не имеют выхода к морю, поэтому транспортные вопросы играют су-

щественную роль в их экономическом развитии [7, с. 107]. За счёт создания новых транспортных сетей они получают дополнительную возможность для развития связей с другими государствами мира. Китай может сыграть роль одного из экономических локомотивов в регионе: с одной стороны, он является поставщиком товарных, финансовых и технических ресурсов в Центральную Азию, а с другой – может рассматриваться как огромный потенциальный рынок для центрально-азиатских товаров.

Целью транспортного строительства является не только открытие прямого выхода к морю, что экономически чрезвычайно важно для стран региона, но и занятие ключевых позиций в логистическом объединении Европы с АТР. Для Центральной Азии очень выгодно, что через её территорию проходят так называемые евро-азиатские континентальные мосты, по которым идут грузы между этими регионами. Но без участия Китая эти мосты не смогли бы полноценно работать, и Центральная Азия потеряла бы ключевое значение как мост между Европой и АТР [12].

Из-за географического месторасположения и экономического интереса имеется возможность оказания полной поддержки проекта «Новый Шёлковый путь» как странами-членами, так и наблюдателями и партнёрами ШОС.

В целом внешние условия развития Монголии в конце XX – начале XXI в. можно охарактеризовать как относительно благоприятные. Хартия ШОС

¹¹ Дэмбэрэл К. Актуальные проблемы расширения ШОС. Материалы международной форума «Возможности расширения деятельности ШОС». Сочи, 2016. С. 251.

¹² Дэмбэрэл К. ШХАБ: өргөжих үү, унтрах уу? // Олон улс судлал. 2011. № 1.

зафиксирована в Генеральной Ассамблее ООН, что даёт дальнейший стимул для сближения Монголии с организацией [13].

Почему перед Монголией стоит дилемма?

Это связано с тем, что у ШОС и у инициативы «Шёлковый путь» разные цели, направления и различные виды деятельности. Монголия имеет статус наблюдателя в ШОС, и пока нет необходимости в её членстве. А инициативу «Шёлковый путь» Монголия полностью поддерживает и определила своё участие в ней в виде 32 проектов, которые может осуществлять в рамках инициативы «Шёлковый путь» [5]. В случае, если инициатива «Шёлковый путь» станет экономическим блоком ШОС, то есть большая вероятность активного участия Монголии.

При этом если инициатива «Шёлковый путь» не получит широкой международной поддержки, то и в этом случае китайцы проект не оставят, поскольку будут вложены многомиллиардные финансовые ресурсы. Оправдать эти ресурсы можно, лишь сделав его в качестве экономического блока ШОС.

Тогда изменится Хартия ШОС и, соответственно, произойдёт изменение статуса Монголии, так как только на условиях членства можно продвигать 32 монгольских проекта.

Известно, что в ШОС позиции России и Китая не всегда совпадают [7, с. 96]. Руководители Китая больше обращают внимание на торговлю, а руководители России – на безопасность. В этом случае Монголия стоит перед выбором, чью сторону выбрать?

В рамках ШОС урегулировано сотрудничество в сфере силовых структур, что подтверждено деятельностью организации, а экономическое сотрудничество пока ещё находится в стадии формирования. Во внешнеполитической концепции Монголии определённо указано, что мы имеем равные отношения с соседними странами, т. е. Россией и Китаем, что также ставит страну перед выбором [14].

Монголия вне зависимости от её статуса в ШОС должна внимательно относиться к деятельности этой организации, так как два монгольских соседа являются её формирующим ядром.

Библиография • References

Дэмбэрэл К. Актуальные проблемы расширения ШОС. Материалы международной форума «Возможности расширения деятельности ШОС». Сочи, 2016.

[Demberel K. Aktual'nye problemy rasshireniya SHOS. Materialy mezhdunarodnoj foruma «Vozmozhnosti rasshireniya deyatel'nosti SHOS». Sochi, 2016]

Иванов И. С. Новая российская дипломатия. Десять лет внешней политики страны. М.: Олма-Пресс, 2002. – 382 с.

[Ivanov I. S. Novaya rossijskaya diplomatiya. Desyat' let vneshnej politiki strany. M.: Olma-Press, 2002. – 382 s.]

¹³ Кокوشي́на З. А. Шанхайская организация сотрудничества и интересы национальной безопасности России. М.: Ленанд, 2016. С. 39.

¹⁴ Дэмбэрэл К. Олон улсын харилцааны онол үйл ажиллагааны үндэс. Улаанбаатар, 2018. С. 309.

- Кокошина З.А. Шанхайская организация сотрудничества и интересы национальной безопасности России. М.: Ленанд, 2016.– 104 с.
- [Kokoshina Z.A. SHanhajskaya organizaciya sotrudnichestva i interesy nacional'noj bezopasnosti Rossii. M.: Lenand, 2016.– 104 s.]
- Международная научно-исследовательская конференция «Экономический коридор между тремя государствами Россией, Монголией и Китаем». Сб. матер. Улан-Батор, 2015.
- [Mezhdunarodnaya nauchno-issledovatel'skaya konferenciya «Ekonomiceskij koridor mezhdru tremya gosudarstvami Rossiej, Mongoliej i Kitaem». Sb. mater. Ulan-Bator, 2015]
- Перспективы развития ШОС с точки зрения национальных интересов России / отв. ред.-сост. Ю. В. Морозов. М.: ИДВ РАН, 2016.– 304 с.
- [Perspektivy razvitiya SHOS s točki zreniya nacional'nyh interesov Rossii / отв. red.-sost. YU. V. Morozov. M.: IDV RAN, 2016.– 304 s.]
- Уянаев С.В. Актуальные проблемы расширения ШОС. Материалы международной форума «Перспективы ШОС в контексте реализации китайской инициативы “Один пояс, один путь”». Сочи, 2016.
- [Uyanaev S.V. Aktual'nye problemy rasshireniya SHOS. Materialy mezhdunarodnoj foruma «Perspektivy SHOS v kontekste realizacii kitajskoj iniciativy “Odin poayas, odin put”». Sochi, 2016]
- Хангай Д. Монголо-российские отношения и современность. Улан-Батор, 2016.
- [Hangaj D. Mongolo-rossijskie otnosheniya i sovremennost'. Ulan-Bator, 2016]
- Центральная Азия: Социально-гуманитарное измерение: научное издание / М.М. Лебедева, К.П. Боришполец, Н.А. Иванова, М.А. Чепурина. М.: Аспект Пресс, 2016.– 224 с.
- [Central'naya Aziya: Social'no-gumanitarnoe izmerenie: nauchnoe izdanie / M. M. Lebedeva, K. P. Borishpolec, N. A. Ivanova, M. A. SChepurina. M.: Aspekt Press, 2016.– 224 s.]
- Баасансүрэн Б. Орос, Хятадын завсар дахь Монгол Улс (1988–2018). Улаанбаатар, 2018.– 270 с. [Баасансүрэн Б. Монголия между Россией и Китаем. Улан-Батор: ШУТИС.ю 2018.– 270 с.]
- Ван Ивэй. “Нэг бүс, нэг зам”: хятадын сэргэн мандал, тэнгэрийн доорхи үүрэг, хариуцлага. АйЭсди руби паблишинг. Улаанбаатар, 2019 [Ван Ивэй. Один пояс – один путь: возрождение Китая, его роль и ответственность под небом. Улан-Батор: Ай Эс Ди руби паблишинг, 2019.– 350 с.]
- Дэмбэрэл К. Олон улсын харилцааны онол үйл ажиллагааны үндэс. Улаанбаатар, 2018.– 570 с. [Дэмбэрэл К. Теоретико-практический основ международных отношения. Улан-Батор: Адмаркет, 2018.– 570 с.]
- Дэмбэрэл К. Төв Азийн аюулгүй байдлын асуудал ба гурван талын хамтын ажиллагаа (Монгол, Орос, Хятад) // Олон улс судлал. 2009. № 2. Т. 47–55 [Дэмбэрэл К. Безопасность Центральной Азии и трехстороннего сотдунчества (Монголия, Россия, Китая) // Международное исследование. 2009. № 2. С. 47–55]
- Дэмбэрэл К. ШХАБ: өргөжих үү, унтрах уу? // Олон улс судлал. 2011. № 1. Т. 108–116 [Дэмбэрэл К. ШОС: расширение или утасание? // Международное исследование. 2011. № 1. С. 108–116]
- Төв Азийн геополитик ба Монгол Улс / ред. К. Дэмбэрэл. Улаанбаатар, 2005.

Статья поступила в редакцию 20 февраля 2021 г.