

Программа создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия: проблемы и перспективы реализации

© 2021

DOI: 10.31857/S013128120015640-5

Макаров Александр Валерьевич

Кандидат географических наук, старший научный сотрудник, Байкальский институт природопользования СО РАН (адрес: 670047, Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 8). ORCID 0000-0003-2982-8170. E-mail: bulagat@mail.ru.

Макарова Елена Владиславовна

Кандидат экономических наук, доцент, Восточно-Сибирский государственный университет технологий и управления (адрес: 670013, Улан-Удэ, ул. Ключевская, 40 В). ORCID 0000-0001-8844-0075. E-mail: elma79@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию 24.06.2021.

Аннотация:

100-летие установления дипломатических отношений между Россией и Монголией, которое две соседние страны будут отмечать 5 ноября 2021 года, дает серьезный повод оценить современное состояние двухстороннего сотрудничества, существующие проблемы и перспективы его развития.

В последние годы вопросы интенсификации российско-монгольских отношений рассматриваются в контексте трехсторонней «Программы создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия». Несмотря на отсутствие в настоящий момент конкретных результатов, в рамках этой программы готовится реализация ряда инфраструктурных проектов, которые должны серьезно усилить экономическую базу сотрудничества России с Монголией и КНР.

В статье анализируются проблемы реализации планов развития транспортной и энергетической инфраструктуры через Монголию, которые рассматриваются в качестве основы трехстороннего сотрудничества. Особое внимание уделяется плану развития железнодорожной сети. Выделяются перспективные направления улучшения трансграничной инфраструктуры в рамках программы создания Монгольского коридора.

Статья подготовлена в рамках государственного задания Байкальского института природопользования СО РАН (№ AAAA-A21-121011590039-6) и при финансовой поддержке РФФИ (проект № 19-014-00002).

Ключевые слова:

Россия, Монголия, Китай, экономическое сотрудничество, внешнеэкономическая политика, трансграничная инфраструктура, экономический коридор «Китай — Монголия — Россия».

Для цитирования:

Макаров А.В., Макарова Е.В. Программа создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия: проблемы и перспективы реализации // Проблемы Дальнего Востока. 2021. № 4. С. 84–94. DOI: 10.31857/S013128120015640-5.

Введение

В 2021 году Россия и Монголия отмечают 100-летие дипломатических отношений. Почти 70 лет из них взаимодействие двух стран носило союзнический характер. Особенно тесным сотрудничество было в периоды резкого обострения международной обстановки 1930–1940-х и 1960–1970-х годов. При этом становление Монголии как суверенного государства стало возможным только благодаря всесторонней поддержке СССР.

После распада Советского Союза Монголия стала придерживаться многовекторной внешней политики, предусматривающей сбалансированное развитие отношений с

Россией и Китаем, а также рядом новых партнеров, обозначенных в Концепции внешней политики под термином «третьего соседа». Под ним понимается группа наиболее развитых стран мира (США, Япония, Германия, Корея, Канада и Австралия), сотрудничество с которыми способствует развитию демократии и рыночной экономики в Монголии, позволяет сбалансировать отношения с двумя окружающими ее державами, обеспечить национальную безопасность и укрепить суверенитет.

В тоже время Монголия стремится воспользоваться возможностями своего положения между Россией и Китаем для решения собственных задач развития транспортной и энергетической сети, диверсификации экономики, выхода к морю и полноценной интеграции в мировую хозяйственную систему.

В целях сближения России, Монголии и Китая в последние годы продвигается новый формат трехстороннего сотрудничества. В его основе лежит общий интерес к использованию территории Монголии для транзита грузов, углеводородов и электроэнергии. В 2016 году на полях Ташкентского саммита Шанхайской организации сотрудничества была согласована «Программа создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия». В этой программе планы развития трансграничной инфраструктуры рассматриваются в качестве основы трехстороннего сотрудничества.

Однако за пять лет с момента согласования Программы не было утверждено к реализации ни одного совместного проекта. Поэтому в целом остается неясным, смогут ли стороны Программы развить трехстороннее взаимодействие, и не разделит ли «Монгольский коридор» участь двухсторонних программ развития российско-монгольского сотрудничества 2000-х годов, программы приграничного китайско-монгольского сотрудничества, а также программы сотрудничества регионов Дальнего Востока и Восточной Сибири России и Северо-Востока Китая.

В этой связи изучение проблем и перспектив создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия представляется крайне актуальным.

Проблемы и перспективы развития Монгольского коридора

В 2013 году председатель КНР Си Цзиньпин выступил с международной инициативой «Пояс и Путь», целью которой было заявлено улучшение связей и углубление сотрудничества на трансконтинентальном уровне. В качестве основных компонентов инициативы были обозначены Экономический пояс Шелкового пути (Пояс) и Морской Шелковый путь (Путь)¹.

«Пояс и Путь» должны упрочить экономические связи КНР со всеми регионами Евразии, а также с Восточной и Северной Африкой. В составе сухопутного «Пояса» были определены шесть экономических коридоров, которые должны связать КНР со странами Южной и Юго-Восточной Азии, Центральной и Западной Азией, Россией и Европой (рис. 1).

В связи с тем, что три из шести заявленных коридоров направлены из Китая в Европу (в том числе один — в обход России), центр внимания в российском научном сообществе сместился в сторону вопросов их конкуренции между собой и с прямым железнодорожным сообщением КНР—Россия в качестве основных маршрутов для транзита контейнерных грузов.

1. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. 2015/03/28. Issued by the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization. March 2015. First Edition 2015.
URL: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml (дата обращения: 12.11.2016).



Рис. 1. Международная инициатива КНР «Пояс и Путь»

В то же время руководство КНР в рамках инициативы «Пояс и Путь» ставит гораздо более масштабные задачи создания условий для развития всестороннего экономического сотрудничества и региональной интеграции.

Это в полной мере относится к «Программе создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия», перспективой которого обозначено создание пространства совместного взаимовыгодного экономического развития, реализующего потенциал и преимущества каждой из сторон.

Программа предусматривает сотрудничество по ряду направлений, связанных с развитием транспортной и энергетической инфраструктуры, торговли, промышленности, туризма и гуманитарных связей².

Для России стратегический характер трехстороннего сотрудничества связан со стремлением сохранить свое присутствие в Монголии на фоне усиления ее зависимости от Китая. При этом отсутствие необходимости и возможности масштабного присутствия в Монголии предполагает концентрацию ограниченных усилий России на участии в реализации приемлемых для всех сторон проектов развития инфраструктуры, которые позволяют перейти на качественно новый уровень связей с КНР и Монголией.

Масштабный подход КНР к созданию Монгольского коридора более близок интересам Монголии, стремящейся привлечь соседние страны к развитию собственной инфраструктуры, созданию производств глубокой переработки минерального сырья и модернизации легкой промышленности.

В то же время Монголия неоднократно отказывалась от реализации проектов с Россией и КНР по соображениям национальной безопасности. Важнейшими среди них выступают опасения усиления роли соседних стран в ключевых отраслях монгольской экономики и обострения проблемы государственного внешнего долга, который по отношению к ВВП остается одним из крупнейших среди развивающихся стран (83,8% на 31.12.2020 года).

Поэтому анализ проблемных вопросов развития трансграничной инфраструктуры через Монголию представляет особый интерес.

1) В качестве ключевого направления Программы рассматривается содействие взаимосвязанному развитию транспортной инфраструктуры. С целью создания условий

2. Программа создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия.

URL: https://economy.gov.ru/material/file/80c240c6a439ba99e9b254fa9254317f/programma_ekonomicheskogo_koridora_kitay_mongoliya_rossiya.pdf (дата обращения: 10.05.2018).

для дальнейшего освоения крупнейших месторождений и экспорта минерального сырья, а также увеличения объемов транзита грузов правительство Монголии придает приоритетное значение реализации планов развития железнодорожных коридоров.

Эти планы разработаны еще в рамках национальных программ развития транспортной системы 2000-х годов и концепции развития железнодорожной инфраструктуры Монголии, подготовленной ОАО «РЖД» в 2008 году.

В рамках этой концепции ОАО «РЖД» предлагало построить две ветки от Трансмонгольской дороги по направлениям Таван-Толгой — Зуун-Баян (Южный коридор) и Зуун-Баян — Чойбалсан (Восточный коридор) при условии получения лицензий на освоение месторождений меди Ою-Толгой и угля Таван-Толгой. К их освоению планировалось привлечь консорциум из российских компаний «Базовый элемент», «Ренова» и «Северсталь»³.

Однако понимание угрозы национальной безопасности в связи с передачей крупнейших месторождений и связанной с ними инфраструктуры под российский контроль стало причиной того, что руководство Монголии от реализации предложенной концепции сотрудничества отказалось.

В дальнейшем к строительству новых железных дорог правительство Монголии пыталось привлечь западные и китайские компании из числа инвесторов крупнейших месторождений. Для этого в 2010 году был принят Закон о концессиях, в котором ключевая роль придается схеме «строительство — эксплуатация — передача», предполагающей строительство инфраструктуры иностранными инвесторами с передачей в собственность Монголии после завершения срока оперативного управления.

В 2011 году Национальное агентство развития подготовило перечень проектов для заключения концессий. Однако в результате начавшейся в 2012 году серии конфликтов правительства Монголии с иностранными инвесторами ни по одному из них соглашения не были заключены⁴.

В 2014 году австралийская компания «Aspire Mining», разрабатывающая угольные месторождения в северо-западной части Монголии, намеревалась привлечь ОАО «РЖД» к строительству ветки Эрдэнэт — Овоот (Северный коридор). Однако окончательный выбор был сделан в пользу компаний КНР.

После подписания «Программы создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия» в 2016 году Монголия рассчитывала на масштабное участие соседних стран в развитии своей транспортной системы. В то же время реализация Программы была сразу приостановлена в связи прекращением контактов на высшем уровне между КНР и Монголией в ответ на визит Далай-ламы XIV-го в Монголию в конце 2016 года.

В 2018 году государственная компания «Эрдэнэс Монголия» и «China Railway Group» подписали Меморандум о взаимопонимании в отношении строительства Южного коридора. Была также достигнута договоренность о финансировании с Банком развития Китая. Однако новое правительство страны, сформированное Монгольской народной партией, опасаясь усиления зависимости от КНР, от сотрудничества по этому проекту отказалось.

В 2019 году в рамках празднования 80-летия победы на Халхин-Голе руководство Монголии обратилось к России за кредитом в размере 100,0 млрд руб. на строительство Южного коридора. Однако в России финансировать строительство инфраструк-

3. Грайворонский В.В. Модернизация железнодорожного транспорта в Монголии и роль российско-монгольского сотрудничества // *Восточная аналитика*. 2011. № 2. С. 123–130.

4. Макаров А.В., Макарова Е.В., Михеева А.С. Внешнеэкономические связи Монголии: современная ситуация и проблемы развития // *ЭКО*. 2019. № 6. С. 62–82.

туры для монгольских месторождений без участия в их освоении вполне обоснованно посчитали нецелесообразным.

В тоже время Россия в лице ОАО «РЖД» остается полноправным партнером (50/50) в АО «Улан-Баторская железная дорога», владеющей и управляющей единственной железнодорожной магистралью Монголии.

Повышенное внимание к Трансмонгольской дороге (Центральный коридор) в последние годы обусловлено многократным ростом грузовых перевозок, связанных с увеличением объемов экспорта минерального сырья из Монголии в КНР. Помимо этого, взрывной рост продемонстрировал транзит контейнерных грузов через Монголию⁵.

Оценка грузовой базы Трансмонгольской дороги показывает, что только за счет привлечения существующих объемов внешнеторговых автоперевозок она может превысить 60,0 млн т в год. Более того, строительство западными и китайскими инвесторами Южного и Северного коридоров усилит ее ключевую роль в транспортной системе Монголии (рис. 2).

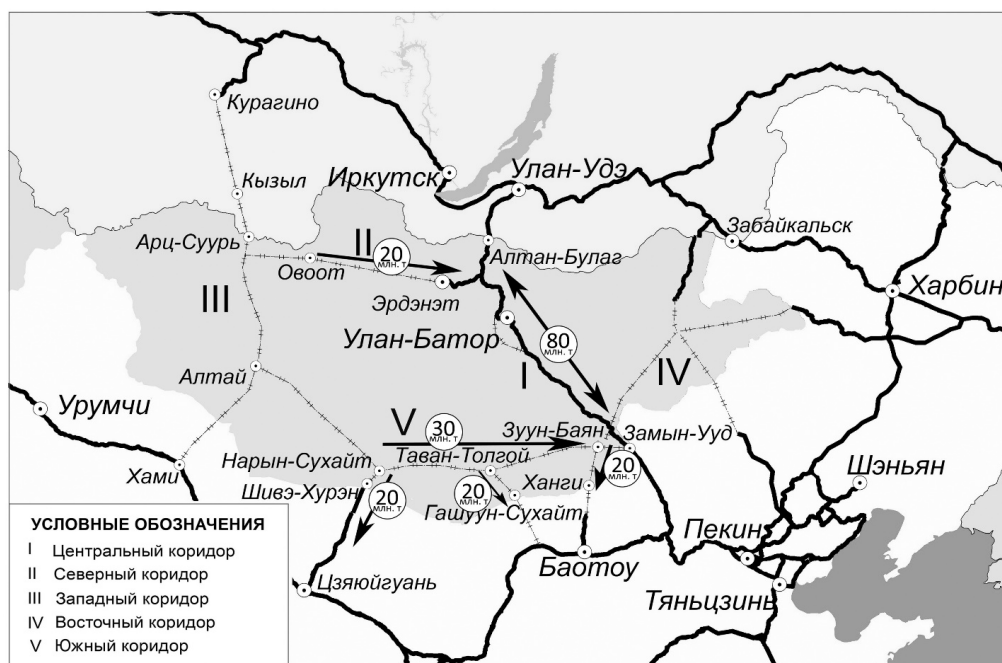


Рис. 2. Планы развития и перспективные грузопотоки железнодорожной сети Монголии

Возросшие объемы грузоперевозок уже столкнулись с ограниченной пропускной способностью Трансмонгольской дороги. Хотя она за счет проектов частичной модернизации (строительство новых развязок и промежуточных станций) может быть быстро увеличена с 25,0 до 35,0 млн т в год.

Более того, строительство обходной линии вокруг Улан-Батора и модернизация пограничного пункта в Замын-Уде позволят в полной мере обеспечить самый короткий и быстрый маршрут для транзита и стать для Монголии ключевым сухопутным мостом между КНР и Европой.

5. Макаров А.В., Макарова Е.В., Андреев А.Б. Монгольский коридор: проблемы и перспективы развития транзитно-транспортной сети Монголии // ЭКО. 2020. № 10. С. 34–49.

Наконец, полная модернизация (строительство второго пути и электрификация) Трансмонгольской дороги позволит увеличить ее провозную способность более чем в два раза и поддерживать долгосрочный рост объемов внутренних перевозок, экспорта природных ресурсов из Монголии и России в КНР, а также транзита контейнерных грузов в Европу.

В этом отношении дальнейшее участие на паритетной основе в модернизации Трансмонгольской дороги является наиболее стратегически важным и экономически целесообразным подходом к укреплению российско-монгольского сотрудничества в долгосрочной перспективе.

2) План строительства экспортного газопровода из России в КНР через Монголию восходит еще к российско-китайскому меморандуму 1997 года о взаимопонимании в части разработки и транспортировки природного газа Ковыктинского месторождения⁶. Следует напомнить, что первоначально рассматривались три альтернативных трассы строительства газопровода «Сила Сибири»: а) вдоль действующего магистрального нефтепровода «Восточная Сибирь — Тихий океан» (ВСТО или северный маршрут); б) вдоль приграничных регионов Восточной Сибири (южный маршрут или Забайкалье); в) через территорию Монголии (монгольский маршрут).

Несмотря на то, что монгольский маршрут самый короткий и наименее сложный, окончательный выбор был сделан в пользу северного маршрута. В качестве основных доводов были приняты следующие. Прокладка трассы газопровода «Сила Сибири» вдоль нефтепровода «ВСТО» позволит существенно сэкономить затраты на инфраструктуру и энергоснабжение. В будущем эта трасса позволит организовать приемку попутного газа с месторождений, поставляющих нефть в нефтепровод «ВСТО». Наконец, данный маршрут полностью исключает транзитные риски для России и КНР, которые сопряжены с прокладкой газопровода через Монголию.



Рис. 3. План строительства газопровода «Сила Сибири — 2»

6. Санеев Б.Г., Соколов А.Д., Попов С.П., Клер А.М., Илькевич Н.И. Рынки природного газа и этапы создания газопроводной сети и системы экспортных газопроводов на востоке России // Известия Российской академии наук. Энергетика. 2000. № 6. С. 49–56.

Однако еще до запуска газопровода «Сила Сибири» в 2019 году стороны вновь стали обсуждать строительство газопровода в КНР от основных месторождений газа в Западной Сибири («Сила Сибири—2»). При этом наряду с западным маршрутом (Алтай) в качестве наиболее короткой и удобной трассы от месторождений газа в Западной и Восточной Сибири до столичного региона КНР стал рассматриваться маршрут через Монголию (рис. 3).

В данной конфигурации газопровод «Сила Сибири-2» позволит не только перенаправить на восток поставки газа с месторождений Западной Сибири. В перспективе будут соединены западная и восточная газотранспортные системы России в единую сеть газоснабжения, что значительно увеличит безопасность и гибкость экспортных поставок. Кроме того, будут газифицированы регионы Восточной Сибири⁷.

В 2019 году Президент России В.В. Путин по итогам визита в Монголию дал поручение АО «Газпром» рассмотреть вариант строительства газопровода «Сила Сибири—2» через территорию этой страны. В конце 2020 года руководство АО «Газпром» заявило о скором завершении разработки технико-экономического обоснования транзитного газопровода через Монголию и предварительных выводах о целесообразности этого маршрута.

Очевидно, что строительство газопровода через Монголию существенно усилит потенциал развития экономического коридора Китай — Монголия — Россия. При этом реализация этого проекта в наибольшей мере будет отвечать интересам Монголии, которая без каких-либо вложений получит доступ к природному газу и новый источник дохода в виде платы за транзит.

В то же время решение о реализации этого проекта будет зависеть от результатов переговоров России и КНР по вопросам, прежде всего, цены на газ, а также подрядов на поставку труб и строительство газопровода на территории Монголии. При этом необходимо учитывать, что процесс переговоров и строительства газопровода «Сила Сибири» занял более 20 лет. Поэтому считать вопрос о строительстве газопровода «Сила Сибири—2» через Монголию окончательно решенным, на наш взгляд, преждевременно.

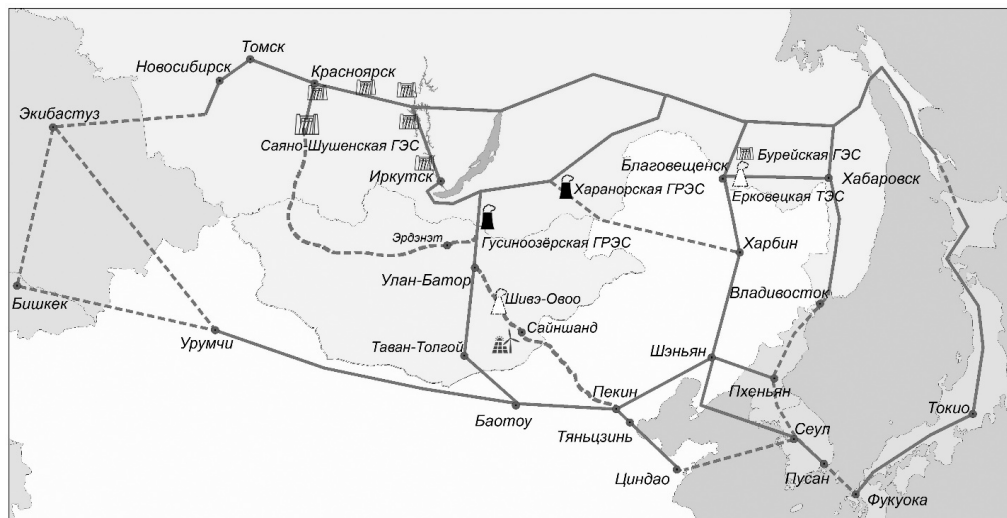


Рис. 4. Планы интеграции национальных энергосистем Северной Азии

7. Вороний Н.И., Подковальников С.В., Санеев Б.Г. Межгосударственная энергетическая кооперация в Северо-Восточной Азии: состояние, потенциальные проекты, энергетическая инфраструктура // *Энергетическая политика*. 2014. № 2. С. 55–65.

3) Перспективы реализации совместных проектов в рамках планов экспорта электроэнергии из России и Монголии в КНР и интеграции национальных энергосистем представляются наименее ясными (рис. 4).

Первоначально инициатива экспорта электроэнергии из России в КНР через Монголию также была предложена в конце 1990-х годов в рамках плана строительства высоковольтной линии электропередач 500 кВ «Братск — Пекин» с целью поставок избыточной электроэнергии из Иркутской энергосистемы в столичный регион КНР⁸. В конце 2000-х годов этот план был реанимирован в рамках инициативы «Гобитек и Азиатская энергетическая суперсеть», предполагающей организацию экспорта электроэнергии сибирских ГЭС и будущих объектов угольной и возобновляемой энергетики Монголии в столичный регион КНР, Корею и Японию⁹.

Однако перспективы этой инициативы совершенно не ясны. Во-первых, в связи с ростом внутреннего потребления необходимые объемы в Восточной Сибири для экспорта электроэнергии в КНР отсутствуют. Во-вторых, эта инициатива уже не отвечает официальным планам экспорта электроэнергии в КНР на базе ГЭС и ТЭС Дальневосточного региона России. В-третьих, перспективы развития солнечной и ветровой энергетики в пустыне Гоби в ближайшее время также не представляются очевидными.

Поэтому все эти масштабные инициативы экспорта электроэнергии в КНР и интеграции национальных энергосистем в качестве потенциальных проектов могут рассматриваться только в отдаленной перспективе¹⁰.

В целом проведенный анализ позволяет заключить, что Монгольский коридор, безусловно, обладает серьезным потенциалом развития. Наиболее реалистичным представляется развитие железнодорожной инфраструктуры, прежде всего, Трансмонгольской дороги. Перспективным выглядит также строительство газопровода «Сила Сибири-2» через Монголию.

Эти объекты трансграничной инфраструктуры станут основой Монгольского коридора, зона формирования которого будет включать Байкальский регион России, Центральный и Южный регионы Монголии, автономный район Внутренняя Монголия и столичный регион КНР (рис. 5).

В случае реализации этих и других инфраструктурных проектов можно рассчитывать на многократное увеличение объемов торговли и расширение внешнеэкономических отношений. При этом дальнейшее взаимодействие по развитию инфраструктуры, вероятнее всего, будет детализировано в рамках отраслевых планов государственных компаний трех стран.

Реализация рассмотренных планов развития трансграничной инфраструктуры будет в наибольшей мере отвечать интересам трех стран и способствовать взаимовыгодному использованию транзитного потенциала Монголии, связанного с расположением на пути кратчайших маршрутов транзита грузов из КНР в Европу и энергоресурсов из России в КНР.

8. Бушуев В.В., Мاستепанов А.М., Макаров В.М., Кулешов В.В., Чернышев А.А., Меренков А.П., Санев Б.Г. Цели энергостратегии Сибири и пути к ним // ЭКО. 1998. № 8. С. 71–87.

9. Gobitec and the Asian Supergrid for Renewable Energy Sources in Northeast Asia. Energy Charter Secretariat.
URL: http://www.energycharter.org/fileadmin/DocumentsMedia/Thematic/Gobitec_and_the_Asian_Supergrid_2014_en.pdf (дата обращения: 14.10.2015).

10. Марченко О.В., Подковальников С.В., Савельев В.А., Соломин С.В., Чудинова Л.Ю. Россия в евразийской электроэнергетической интеграции // Мировая экономика и международные отношения. 2018. № 6. С. 18–29.

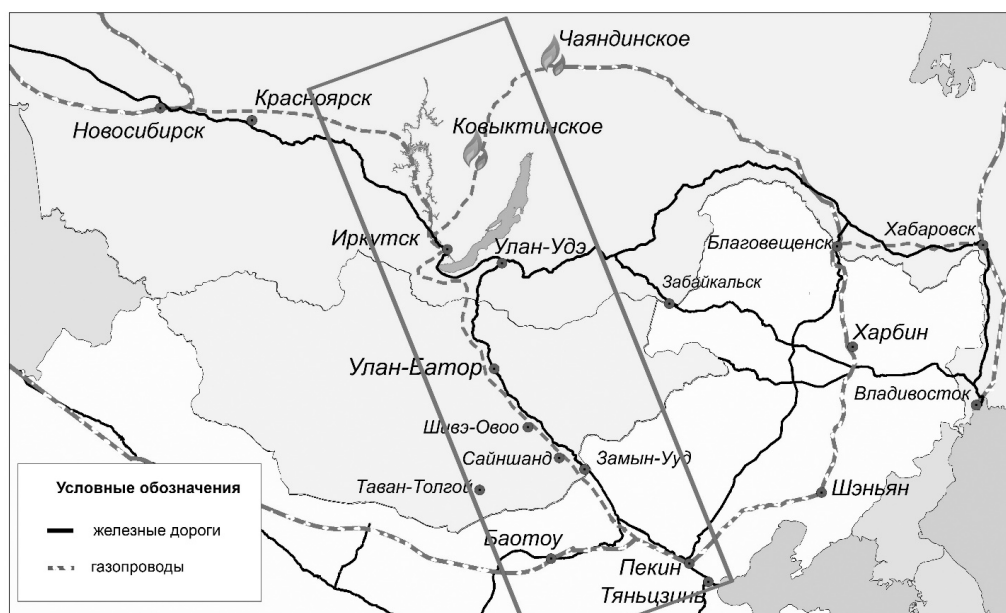


Рис. 5. Зона формирования экономического коридора Китай — Монголия — Россия

Литература

- Бушуев В.В., Мастепанов А.М., Макаров В.М., Кулешов В.В., Чернышев А.А., Меренков А.П., Санев Б.Г. Цели энергостратегии Сибири и пути к ним / ЭКО. 1998. № 8.
- Воропай Н.И., Подковальников С.В., Санев Б.Г. Межгосударственная энергетическая кооперация в Северо-Восточной Азии: состояние, потенциальные проекты, энергетическая инфраструктура // Энергетическая политика. 2014. № 2.
- Грайворонский В.В. Модернизация железнодорожного транспорта в Монголии и роль российско-монгольского сотрудничества // Восточная аналитика. 2011. № 2.
- Макаров А.В., Макарова Е.В., Андреев А.Б. Монгольский коридор: проблемы и перспективы развития транзитно-транспортной сети Монголии / ЭКО. 2020. № 10.
- Макаров А.В., Макарова Е.В., Михеева А.С. Внешнеэкономические связи Монголии: современная ситуация и проблемы развития / ЭКО. 2019. № 6.
- Марченко О.В., Подковальников С.В., Савельев В.А., Соломин С.В., Чудинова Л.Ю. Россия в евразийской электроэнергетической интеграции // Мировая экономика и международные отношения. 2018. № 6.
- Программа создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия.
URL: https://economy.gov.ru/material/file/80c240c6a439ba99e9b254fa9254317f/programma_ekonomicheskogo_koridora_kitay_mongoliya_rossiya.pdf (дата обращения: 10.05.2018).
- Санев Б.Г., Соколов А.Д., Попов С.П., Клер А.М., Илькевич Н.И. Рынки природного газа и этапы создания газопроводной сети и системы экспортных газопроводов на востоке России // Известия Российской академии наук. Энергетика. 2000. № 6.
- Gobitec and the Asian Super grid for Renewable Energy Sources in Northeast Asia. Energy Charter Secretariat. URL: http://www.energycharter.org/fileadmin/DocumentsMedia/The-matic/Gobitec_and_the_Asian_Supergrid_2014_en.pdf (дата обращения: 14.10.2015).
- Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. 2015/03/28. Issued by the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization. March 2015. First Edition 2015. URL: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml (дата обращения: 12.11.2016).

China — Mongolia — Russia Economic Corridor Program: Problems and Prospects for Implementation

Alexander V. Makarov

Ph.D. (Geography), Senior Researcher, Baikal Institute of Nature Management of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (address: 8, Sakhyanova Str., Ulan-Ude, 670047, Russian Federation). ORCID0000–0003–2982–8170. E-mail: bulagat@mail.ru.

Elena V. Makarova

Ph.D. (Economics), Assistant Professor, East Siberian State University of Technology and Management (address: 40B, Klyuchevskaya Str., Ulan-Ude, 670013, Russian Federation). ORCID0000–0001–8844–0075. E-mail: elma79@yandex.ru.

Received 24.06.2021.

Abstract:

The 100-th anniversary of the establishment of diplomatic relations between Russia and Mongolia, which the two neighboring countries will celebrate on November 5, 2021, gives a serious reason to assess the current state of bilateral cooperation, existing problems and prospects for its development.

In recent years, the issues of intensification of Russian-Mongolian relations have been considered in the context of the trilateral «Program for the creation of the China-Mongolia-Russia economic corridor». Despite the lack of concrete results within the framework of this program, the implementation of a number of infrastructure projects is being prepared, which will seriously strengthen the economic base of cooperation of Russia with Mongolia and China.

The paper analyzes the problematic issues of the implementation of plans for the development of transport and energy infrastructure through Mongolia, which are considered as the basis for trilateral cooperation. Particular attention is paid to plans for the development of the railway network. The promising directions for the development of cross-border infrastructure in the framework of the program for the creation of the Mongolian corridor are identified.

The paper was prepared within the framework of the state assignment of the Baikal Institute of Nature Management of the SBRAS (No. AAAA-A21–121011590039–6) and with the financial support of the Russian Foundation for Basic Research (project No. 19–014–00002).

Key words:

Russia, Mongolia, China, economic cooperation, foreign economic policy, cross-border infrastructure, international economic corridor «China — Mongolia — Russia».

For citation:

Makarov A.V., Makarova E.V. China — Mongolia — Russia Economic Corridor Program: Problems and Prospects for Implementation // Far Eastern Studies. 2021. No. 4. Pp. 84–94. DOI: 10.31857/S013128120015640-5.

References

- Bushuev V.V., Mastepanov A.M., Makarov V.M., Kuleshov V.V., Chernyshev A.A., Merenkov A.P., Saneev B.G.* Tseli energostrategii Sibiri i puti k nim : [The goals of the energy strategy of Siberia and the ways to them]. *ECO*, 1998, No. 8. (In Russ.).
- Gobitec and the Asian Supergrid for Renewable Energy Sources in Northeast Asia. Energy Charter Secretariat. URL: http://www.energycharter.org/fileadmin/DocumentsMedia/Thematic/Go-bitec_and_the_Asian_Supergrid_2014_en.pdf (accessed: 14.10.2015).
- Grayvoronsky V. V.* Modernizatsiya zheleznodorozhnogo transporta v Mongolii i rol' rossiisko-mongol'skogo sotrudnichestva : [Modernization of railway transport in Mongolia and the role of Russian-Mongolian cooperation]. *Eastern analytics*, 2011, No. 2. (In Russ.).
- Makarov A.V., Makarova E.V., Andreev A.B.* Mongol'skii koridor: problem i perspektivy razvitiya tranzitno-transportnoi seti i Mongolii : [Mongolian corridor: problems and prospects of Mongolian transport network development] *ECO*, 2020, No. 10. (In Russ.).
- Makarov A.V., Makarova E.V., Mikheeva A.S.* Vneshnieekonomicheskie svyazi Mongolii: sovremennaya situatsiya i problem razvitiya : [Foreign economic relations of Mongolia: current situation and development problems]. *ECO*, 2019, No. 6. (In Russ.).

- Marchenko O.V., Podkovalnikov S.V., Savelyev V.A., Solomin S.V., Chudinova L.Yu. Rossiya v yevraziyskoy elektroenergeticheskoy integratsii : [Russia in the Eurasian electric power integration]. *World Economy and International Relations*, 2018, No. 6. (In Russ.).
- Programma sozdaniya ekonomicheskogo koridora Kitay — Mongoliya — Rossiya : [China-Mongolia-Russia Economic Corridor Program]. (In Russ.).
URL: https://economy.gov.ru/material/file/80c240c6a439ba99e9b254fa9254317f/programma_ekonomicheskogo_koridora_kitay_mongoliya_rossiya.pdf (accessed: 10.05.2018).
- Saneev B.G., Sokolov A.D., Popov S.P., Claire A.M., Ilkevich N.I. Rynki prirodnogo gaza i etapy sozdaniya gazoprovodnoy seti i sistemy eksportnykh gazoprovodov na vostokey Rossii : [Natural gas markets and stages of creating a gas pipeline network and a system of export gas pipelines in the east of Russia]. *Bulletin of the Russian Academy of Sciences. Energy*, 2000, No. 6. (In Russ.).
- Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. 2015/03/28. Issued by the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization. March 2015. First Edition 2015.
URL: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml (accessed: 12.11.2016).
- Voropai N.I., Podkovalnikov S.V., Saneev B.G. Mezhsudarstvennaya energeticheskaya kooperatsiya v Severo-Vostochnoy Azii: sostoyaniye, potentsial'nyye proyekty, energeticheskaya infrastruktura : [Interstate energy cooperation in North-East Asia: state, potential projects, energy infrastructure]. *Energy policy*, 2014, No. 2. (In Russ.).