

Ежегодник Японии 2023. Т. 52. С. 11–36
Yearbook Japan 2023. Vol. 52, pp. 11–36
DOI: 10.55105/2687-1440-2023-52-11-36

Конкуренция японских и китайских инфраструктурных проектов в Монголии

П. В. Кульнева

Аннотация

Монголия – государство в Восточной Азии, не имеющее выхода к морю, но обладающее рядом преимуществ, связанных с географическим положением, обилием природных ресурсов, открытостью для иностранного капитала и динамичным развитием благодаря проведённым в 1990-е гг. рыночным реформам. Это определяет интерес к стране со стороны Китая и Японии и включение Монголии в число площадок, на которых разворачивается глобальная конкуренция между этими крупнейшими экономиками Азии.

Развитие политических и экономических связей Японии и Китая с Монголией во второй половине XX в. и наблюдаемые в последние десятилетия экономические успехи этой страны совпали с усилением конкуренции Японии и Китая на мировой арене. Обе страны являются важными торговыми партнёрами Монголии и источниками капитала, необходимого для формирования её инфраструктуры и включения в мировые логистические и производственные цепочки. Исследование японо-китайского взаимодействия в Монголии как части региона, представляющего интерес для обеих стран, позволяет нагляднее увидеть, в каких сферах Япония и Китай соперничают между собой, а в каких дополняют друг друга.

Цель данного исследования – на примере инфраструктурных проектов показать, как на территории Монголии проявляется глобальное соперничество Китая и Японии. Для этого в первой части работы автор прослеживает историю развития японо-монгольских и китайско-монгольских отношений с момента урегулирования политических проблем до настоящего времени.

Вторая часть посвящена анализу взаимодействия японских и китайских инфраструктурных проектов в контексте глобальной конкуренции. Особое внимание уделено инициативе «Пояс и путь» как воплощению возрастающих амбиций КНР на мировой арене. Рассматриваются направления деятельности контролируемых, соответственно, Японией и Китаем АБР и АБИИ, связанные с ними, а также самостоятельные проекты и инициативы.

Ключевые слова: японо-монгольские отношения, китайско-монгольские отношения, инвестиции в инфраструктуру, ОПР Японии, АБР и АБИИ, конкуренция Японии и Китая, инициатива «Пояс и путь», Монголия в транспортно-логистических цепочках.

Автор: Кульнева Полина Викторовна, к.э.н., научный сотрудник Института востоковедения РАН, 107031, Россия, Москва, ул. Рождественка, д. 12.

ORCID: 0000-0002-8699-5568

E-mail: kpoline@list.ru

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Competition Between Japanese and Chinese Infrastructure Projects in Mongolia

P. V. Kulneva

Abstract

Mongolia is a landlocked country in East Asia, which has a number of advantages related to its geographical location, abundance of natural resources, openness to foreign capital, and dynamic development due to the market reforms carried out in the 1990s. This determines the interest in the country from China and Japan and the inclusion of Mongolia among the platforms of global competition between these largest Asian economies.

Development of Japan-Mongolia and China-Mongolia political and economic relations in the second half of the 20th century and Mongolia's economic progress in the recent decades have coincided with increasing competition between Japan and China on the world stage. At present, both countries are important trading partners for Mongolia and sources of capital needed to build its infrastructure and integrate it into global supply and production chains. The study of Sino-Japanese interaction in Mongolia may help us understand how Japan and China compete with each other on the world stage and to specify their areas of specialization and rivalry.

The objective of this research is to show, taking infrastructure projects as an example, how the global competition between Japan and China unfolds in Mongolia. In order to evaluate the current state of economic relations between Mongolia and each of the countries, in the first part, the author traces the history

of Japan-Mongolia and China-Mongolia relations from the establishment of diplomatic relations till the present time, paying special attention to infrastructure projects. The second part analyzes the interaction between Japan and China in Mongolia in the context of their growing economic competition. The study sheds light on particular areas of rivalry, while demonstrating that Japanese and Chinese projects not only compete but also complement each other.

Keywords: Japan-Mongolia Relations, China-Mongolia relations, infrastructure investment, Japan's ODA, ADB and AIIB, competition between Japan and China, Belt and Road Initiative, Mongolia in transport and logistics chains.

Author: *Kulneva Polina Victorovna.*, PhD (Economics), Researcher, Institute of Oriental Studies of RAS: 12, Rozhdestvenka Street, Moscow, 107031, Russian Federation.

ORCID: 0000-0002-8699-5568

E-mail: kpoline@list.ru

Conflict of interests

The author declares the absence of the conflict of interests.

Введение

Китай и Япония – наиболее экономически влиятельные страны мира, расположенные по соседству с Монголией. Оба государства имеют свою историю взаимодействия с этой страной и играют определённую роль в её внешнеэкономических и внешнеполитических связях.

На протяжении XX в. из-за проблемы государственных границ, в разное время возникавшей с Монголией у обеих стран (в первую очередь в связи с войнами, в том числе с японо-китайской войной 1937–1945 гг.), китайско-монгольские и японо-монгольские экономические отношения не отличались активностью. Положительная динамика в этом направлении стала наблюдаться лишь ближе к концу столетия. Возросшая в это же время глобальная конкуренция Китая и Японии сделала Монголию одной из площадок, на которых сталкиваются интересы двух стран.

Несмотря на низкую плотность населения и сравнительно скромные экономические показатели этого степного государства Восточной Азии, ряд преимуществ Монголии делают её привлекательным

направлением для капиталовложений Китая и Японии и определяют потенциал её экономического сотрудничества с этими странами. Монголия не имеет выхода к морю, однако через её территорию проходит один из участков Великого шёлкового пути, соединявший некогда Восточную и Центральную Азию. С учётом заявленных в последнее время амбициозных планов КНР по возрождению Великого шёлкового пути Монголия получает возможность вернуть свою историческую функцию и стать местом транзита товаров и энергоресурсов, расширив также собственную торговлю с соседними странами. Протяжённая сухопутная граница Монголии с КНР и Россией открывает возможности для транспортировки грузов через многочисленные погранпункты. Ещё одно важное преимущество Монголии – разнообразие полезных ископаемых. Страна обладает крупными месторождениями угля и флюорита, медных, золотых, серебряных и других металлических руд. Здесь есть также редкоземельные металлы, которые используются в радиоэлектронике, приборостроении, атомном машиностроении. При этом месторождения Монголии изучены не полностью, и в стране продолжаются геологоразведочные работы. Хотя экономическое развитие Монголии по-прежнему опирается на добывающую промышленность, после рыночных реформ 1990-х гг. (не в последнюю очередь благодаря помощи Японии) страна сделала большой шаг вперёд на пути к диверсификации экономики и открытости для международного сотрудничества.

Как и на мировой арене, китайские и японские экономические проекты в Монголии во многом дополняют друг друга. В то же время конкуренция между ними позволяет, на примере Монголии, нагляднее понять, как разделяются глобальные роли двух сильнейших экономик Азии.

Выбранная тема актуальна и с точки зрения Монголии, для которой такое соперничество является благоприятным фактором. Благодаря своим инвестициям в инфраструктуру Монголии и близлежащего региона Китай и Япония вносят весомый вклад в развитие этой страны и способствуют её включению в глобальные логистические и производственные цепочки.

Цель данного исследования – на примере инфраструктурных проектов показать, как на территории Монголии проявляется глобальное соперничество Китая и Японии. Для этого автор ставит перед собой следующие задачи:

1) проследить историю развития экономических связей Монголии с Японией и Китаем в XX – начале XXI в. и в сравнительном ключе охарактеризовать их современное состояние, уделив особое внимание инфраструктурным проектам;

2) проиллюстрировать взаимодействие японских и китайских инфраструктурных проектов в условиях глобальной конкуренции.

В Заключении на основе результатов исследования будет сделан вывод о проблемах и перспективах дальнейшего взаимодействия стран в рассмотренной сфере.

Развитие экономических связей Японии и Китая с Монголией

Япония и Китай установили дипломатические отношения с Монголией в разное время, их экономические связи с этой страной развивались разными темпами. Хотя показатели японского сотрудничества с Монголией количественно уступают китайским, они характеризуются относительной долговременностью¹, устойчивым ростом и чёткими целями. Так, Япония оказала весомую поддержку Монголии в процессе рыночных реформ 1990-х гг. Большую роль в развитии монгольской экономики играет целевая поддержка конкретных проектов как через собственно японские каналы финансирования, так и через международные финансовые организации, в первую очередь Азиатский банк развития (АБР).

Экономические отношения Китая с Монголией в XX в. продемонстрировали положительную динамику немного позже, однако они отличаются резким ростом показателей и своим масштабом. Среди других особенностей можно отметить, что в китайско-монгольском сотрудничестве ярко проявляются преимущества территориальной и исторической близости двух стран. Если Китай, наряду с Россией, всегда входил в круг ближайших соседей Монголии, то сотрудничество с Японией осуществляется в рамках концепции «третьего соседа»².

¹ Как у страны, довольно быстро восстановившейся после войны и вставшей на путь капиталистического развития, у Японии раньше, чем у Китая, появилась возможность реализации масштабных проектов за рубежом. За 1954–1973 гг. японская экономика продемонстрировала феноменальные темпы роста, порой превышающие 10%, что позволило говорить о японском «экономическом чуде».

² Внешнеполитическая доктрина Монголии, направленная на выстраивание отношений со странами, не входящими в круг её ближайших соседей (которыми являются Китай

Япония

Взаимные претензии Японии и Монголии, связанные с войной, были урегулированы в течение 1956–1972 гг. Считается, что решение об установлении дипломатических отношений было принято лидерами двух стран после участия монгольской правительственной делегации во всемирной выставке Экспо-70 в Японии (1970). Тогда стороны договорились больше не поднимать вопрос репараций и перейти к переговорам об экономическом сотрудничестве. Дипломатические отношения между странами были установлены уже в 1972 г. после интенсивного переговорного процесса [Nyamtseren 2001, р. 19]. В 1977 г. Япония и Монголия подписали Соглашение об экономическом сотрудничестве, которое позволило приступить к реализации первого крупного совместного проекта – строительству фабрики по производству кашемировых изделий «Гоби» при финансовой, кадровой и технологической поддержке Японии. В марте 1990 г. было подписано соглашение о торговле, закрепившее обязательство увеличить товарооборот до максимально возможного уровня и облегчить выдачу необходимых разрешений на импорт и экспорт товаров. В феврале 2001 г. страны подписали соглашение о стимулировании и защите инвестиций, создавшее благоприятные условия для японских предпринимателей в Монголии. Важным событием последних лет стало подписание соглашения об экономическом партнёрстве (СЭП) Монголии и Японии (февраль 2015 г.), которое подразумевает, помимо поэтапного снижения таможенных тарифов, либерализацию передвижения рабочей силы и капитала, создание благоприятных условий для защиты интеллектуальной собственности и другие немаловажные меры для развития и укрепления экономических связей. Япония стала первой страной, подписавшей с Монголией соглашение такого формата.

Предпринятые шаги способствовали росту показателей японо-монгольского экономического сотрудничества. К 2022 г. товарооборот Японии с Монголией приблизился к 5 млрд долл. (импорт Японии из Монголии – 4,2 млрд, экспорт – 0,7 млрд)³. Объём накопленных

и Россия). МИД Монголии относит Японию к числу своих «третьих соседей» с уровнем отношений «стратегическое партнёрство»: Third Neighbors. *Ministry of Foreign Affairs of Mongolia*. 2021. <https://mfa.gov.mn/en/diplomatic/56715/>.

³ Gadaad khudaldaany гүйтсетгел орноор [Foreign Trade Performance by Country]. *Mongolian Customs Service*. 2023. <https://gaali.mn/statistic/detail/03> (In Mongolian).

японских прямых инвестиций в Монголии составляет в настоящее время около 1 млрд долл. Япония занимает шестое место по этому показателю⁴, а по числу компаний с японским капиталом (680 компаний) находится на четвёртом месте после КНР, Республики Кореи и России [Mongoru keizai gaikū 2023, p. 19].

Японские инвестиции сосредоточены в телекоммуникациях, банковском секторе, промышленном производстве, добывающей промышленности, продаже горнодобывающей и строительной техники, строительстве и энергетике. Все предприятия с японским капиталом, работая в разных отраслях, создают условия для совершенствования монгольской инфраструктуры.

Значительный вклад внесён японскими компаниями в развитие добывающей промышленности, продукция которой является основной статьёй экспорта Монголии. Компании Sumitomo Metal Mining и Mitsui & Co. участвовали в разработке медных и золотых рудников в стране. Mitsubishi Corporation владеет 34%-ной долей Areva Mines вместе с монгольским госпредприятием Mon-Atom и монгольским филиалом французской промышленной компании Orano S. A., которая занимается разведкой и добычей урана. При этом японский капитал проявляет интерес не только к добывающему сектору, но и к высокотехнологичным отраслям, создающим добавленную стоимость в монгольской промышленности. В 2010 г. было объявлено о планах строительства при участии японских компаний Toyo Engineering Corporation и Marubeni Corporation нефтеперерабатывающего завода в г. Дархан недалеко от границы с Россией (предполагаемый объём инвестиций 600 млн долл.)⁵. Существуют также совместные проекты, направленные на оптимизацию добычи и обработки каменного угля⁶.

Если по показателям торговли с Монголией и прямым инвестициям Япония занимает скромные позиции и уступает другим её партнёрам, то по предоставлению этой стране официальной помощи развитию

⁴ Mongolbank Statistics data. *Mongolbank*. 2023. <https://stat.mongolbank.mn>

⁵ Marubeni: Tōyō enji to kyōdō de Mongoru no daruhan seiyusho kensetsu ni sankaku [Marubeni: Participating in Construction of Darhan Refinery in Mongolia Jointly with Toyo Engineering]. *Bloomberg*. 29.09.2010. <https://www.bloomberg.co.jp/news/articles/2010-09-29/L9HP0T6JJU001> (in Japanese).

⁶ Mongoru no tabantorugoi tankō de Nichi Mongoru kyōdō jigyō o jishshi e [Japan-Mongolia Joint Project to be Implemented at Tavan Tolgoi Coal Mine in Mongolia]. *NEDO*. 17.02.2016. https://www.nedo.go.jp/news/press/AA5_100526.html (in Japanese).

(ОПР) она является безусловным лидером⁷. К проектам, реализованным в рамках ОПР, относится вышеупомянутое строительство фабрики «Гоби», которое фактически способствовало созданию новой отрасли монгольской промышленности и оказало влияние на структуру экспорта Монголии. В 1990-е гг. благодаря монгольским рыночным реформам масштабы японской ОПР расширились, и к таким её формам, как безвозмездная помощь и техническое сотрудничество, добавились льготные иенные кредиты. Помимо поддержки скотоводства, финансирования строительства школ, поставок медицинского оборудования, помощи стране в предотвращении стихийных бедствий и т. д. ОПР стала включать крупные инфраструктурные проекты⁸.

В 1990-е гг. японские средства были использованы для модернизации железнодорожного сообщения (годы выдачи займов: 1993, 1994), обновления мощностей ТЭЦ-4 в Улан-Баторе (1995, 2000), разработки угольной шахты Шивээ-Овоо (1996, 1997)⁹. В 2000-е гг. особое внимание уделяется транспортному сообщению. Наиболее масштабный проект – строительство международного аэропорта в Улан-Баторе. Соглашение о выделении Японией льготного кредита для этой цели было подписано в 2008 г., а строительство аэропорта началось в 2013 г. Его официальное открытие состоялось в 2021 г. Предполагается, что аэропорт будет принимать 2-3 млн пассажиров в год. Значительная часть вложений в транспортное сообщение (дороги, виадуки, развязки) в последние десятилетия была направлена на улучшение доступа к аэропорту – этому главному транспортному узлу Монголии.

В последние годы в рамках ОПР реализуется большое число проектов, находящихся в русле последних тенденций социально-экономического развития. Они связаны со строительством экологически чистых городов (контроль загрязнения воздуха в г. Улан-Батор, снижение потребности в отоплении и т. п.) и созданием инклюзивного общества (что подразумевает повышение стандартов здравоохранения).

⁷ Официальная помощь развитию (ОПР) предоставляется Японией развивающимся странам в послевоенный период с целью содействия экономическому росту и поддержки модернизации. Включает безвозмездную помощь, иенные кредиты и техническое сотрудничество. Одной из функций ОПР является также компенсация ущерба, нанесённого странам-реципиентам во время войны [Ковригин 2012, с. 10].

⁸ Activities in Mongolia. *Japan International Cooperation Agency* (JICA). https://www.jica.go.jp/mongolia/english/activities/activity_02.html

⁹ Japan's Assistance to Mongolia. *Embassy of Japan in Mongolia*. <https://www.mn.emb-japan.go.jp/news/ODAenglish.PDF>

нения и качества других основных социальных услуг). Продолжает оказываться помощь, связанная с продвижением рыночных реформ, которая нацелена на создание честной конкурентной среды и развитие рынков капитала.

К 2001 г. на японскую ОПР приходилось около 80% всего объёма такой помощи, оказываемой Монголии странами-членами ОЭСР, и хотя в 2000-е гг. доля Японии немного снизилась, она по-прежнему занимает 1 место среди стран-доноров ОПР для Монголии, обгоняя не только США и крупные экономики Европы и Азии, но и международные организации (см. табл. 1).

Таблица 1. Крупнейшие доноры ОПР в Монголии

Место	Источник ОПР	млн долл. США*
1	Япония	176
2	Международная ассоциация развития	113
3	Азиатский банк развития	87
4	США	36
5	Организации ЕС	33
6	Республика Корея	33
7	Германия	26
8	Франция	25
9	Швейцария	15
10	Венгрия	8

*среднее значение за 2020–2021 гг.

Источник: Aid at a glance charts. Interactive summary charts by aid (ODA) recipients. Mongolia. *OECD – DAC*. 2023.

https://public.tableau.com/views/OECDDACaidataglacebyrecipient_new/Recipients?:embed=y&:display_count=yes&:showTabs=y&:toolbar=no?&:showVizHome=no

Важно также отметить ведущие позиции Японии в Азиатском банке развития (АБР), входящем в число крупнейших доноров ОПР (см. табл. 1). Банк был основан в 1966 г. при непосредственном участии Японии, которая всегда была одним из его ведущих акционеров

(наряду с США). До сих пор должность президента банка занимали только граждане Японии.

Монголия стала региональным членом АБР в 1991 г., когда нуждалась в финансовой поддержке для рыночных реформ. Первая помощь была оказана Монголии через банк в форме быстрых кредитов на такие базовые нужды, как закупка пшеницы, медикаментов, топлива, материалов и сырья для строительства и обрабатывающей промышленности. Далее последовали займы для финансирования дефицита бюджета и платёжного баланса. На протяжении всего периода монгольских реформ АБР играл ведущую роль в политических преобразованиях, формировании современного банковского сектора, модернизации инфраструктуры, улучшении экологии, развитии сельскохозяйственного производства и, в целом, интеграции страны в экономику региона. Важной статьёй финансирования, соответствующей интересам Японии, была и остаётся разработка полезных ископаемых и энергетика. На современном этапе особую актуальность приобрели телекоммуникации. Благодаря финансированию АБР существенно расширилось покрытие мобильной сети и интернета, у большинства жителей Монголии теперь есть доступ к информации и услугам [Moving Forward Together... 2021, p. 18–27].

По своей структуре финансирование через АБР во многом дополняет японскую ОПР, одни и те же цели могут быть реализованы через разные каналы финансирования. Это наглядно видно на примере аэропорта г. Улан-Батор. Первый крупный инфраструктурный заём был направлен АБР в 1990-е гг. именно на модернизацию аэропорта. В дальнейшем, уже в 2010-е гг., аэропорт был заново отстроен за счёт ОПР – льготного иенового кредита Японии – уже в соответствии с новыми потребностями.

К апрелю 2023 г. накопленные финансовые обязательства Монголии перед АБР достигли 4,14 млрд долл., реализованы или находятся в процессе реализации 477 проектов. Среди них 80 относятся к сфере управления государственным сектором (суммарные инвестиции 877 млн долл.), 57 связаны с транспортным сообщением (695 млн долл.), 44 – с энергетикой (460 млн долл.), 46 – с водоснабжением и прочей городской инфраструктурой (431 млн долл.). Менее дорогостоящие, но многочисленные проекты реализуются в здравоохранении, финансовом секторе, сельском хозяйстве, образовании. Ряд крупных проектов связан с развитием промышленности и торговли

и с актуальными в настоящее время информационными и коммуникационными технологиями. На протяжении последних нескольких лет (2017–2022) АБР в среднем предоставляет Монголии 308 млн долл. ежегодно¹⁰.

Большое значение для развития инфраструктуры в регионе имеет программа центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), предложенная АБР в 1997 г. и ставящая своей целью устойчивое развитие и процветание стран-участников, в числе которых и Монголия, и Китай. С 2001 по 2022 г. инвестиции, осуществлённые в рамках программы, составили 45,7 млрд долл. США и охватили 246 проектов, из которых 16,9 млрд долл. было профинансировано АБР, 19,4 млрд долл. получено от партнёров программы и более 9 млрд долл. – от правительств стран-членов. Большая часть инвестиций приходится на транспорт (около 71%, или более 32 млрд долл.), энергетику (22%, или более 10 млрд долл.) и торговлю (3%, или 1,4 млрд долл.)¹¹.

Непосредственно с Монголией связаны 36 проектов, включающих расширение сети транспортного сообщения и повышение его безопасности, модернизацию таможенной системы и обучение персонала, решение экологических проблем (снижение уровня загрязнения воздуха угольными электростанциями, внедрение энергоэффективных строительных технологий), а также консультации по стратегии экономического развития страны, помощь в разработке торговой политики, содействие включению Монголии в систему ВТО. Общий объём вложений по состоянию на 2021 г. составляет 714 млн долл. США¹².

Важно отметить, что финансовая помощь АБР включает содействие сотрудничеству Монголии и Китая. Ряд транспортных проектов, в частности, направлен на облегчение перевозки грузов между Монголией и КНР и между КНР и Россией через территорию Монголии. Несколько проектов, реализованных в 2000-е гг., были нацелены на развитие регионального сотрудничества Монголии с КНР. В 2006 г.

¹⁰ Mongolia Facts. ADB's Work in Mongolia. *Asian Development Bank*. 2023. <https://www.adb.org/where-we-work/mongolia>

¹¹ CAREC Project Portfolio. *Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC)*. 2022. https://www.carecprogram.org/?page_id=13630

¹² CAREC Countries: Mongolia. *Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC)*. 2022. https://www.carecprogram.org/?page_id=8

были выделены средства в размере 0,8 млн долл. США для развития транспортного сообщения, обеспечения доступа Монголии к китайским морским портам, координации работы таможенных органов, энергетического сотрудничества, улучшения политической среды, совместного развития крупных приграничных городов (проект завершён в 2010 г.). В 2007 г. 0,9 млн долл. (из них 0,75 млн – со стороны АБР и 0,15 – со стороны правительств КНР и Монголии) были выделены для технического содействия и помощи в координации программ регионального сотрудничества, в том числе путём консультаций и обучения должностных лиц правительств обеих стран высшего и среднего уровня (проект завершён в 2011 г.). В 2009 г. 1,5 млн долл. было выделено АБР на техническую помощь в либерализации и повышении эффективности торговли между малыми и средними предприятиями, соответственно, КНР и Вьетнама и КНР и Монголии¹³.

Китай

Китайская Народная Республика (КНР) установила дипломатические отношения с Монголией в 1949 г., однако китайско-советский раскол, начавшийся в конце 1950-х гг., вызывал у Монголии опасения по поводу своей безопасности и суверенитета. Только в 1980-е гг. страны решили вопрос о демаркации границы, и их лидерами была осознана необходимость развития торговли и транспортного сообщения. Приближающееся завершение «холодной войны» также способствовало снижению градуса напряжённости.

В 1985 г. странами было подписано соглашение о гражданской авиации, вскоре возобновились прямые авиарейсы из Пекина в Улан-Батор. В 1986 г. было заключено соглашение о двусторонней торговле сроком на пять лет. Фактически торговля в кредит велась с 1951 г., а соглашения, подписанные в 1980-е, 1990-е и 2000-е гг., были направлены на её упрощение и расширение. В 1991 г. было подписано соглашение о защите инвестиций и в том же году – об избежании двойного налогообложения. Участился обмен делегациями между странами, активизировались консультации по различным вопросам и направлениям двустороннего взаимодействия. В 1994 г. во время визита в Монголию премьер-министра КНР Ли Пэна состоялось подписание

¹³ Project List. Mongolia. *Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC)*. 2022. [https://www.carecprogram.org/projects/?page_id=1&paged=1&country\[\]=mongolia](https://www.carecprogram.org/projects/?page_id=1&paged=1&country[]=mongolia)

Договора о дружбе и сотрудничестве, закрепившего положительные тенденции в развитии двусторонних отношений.

Закономерным результатом приложенных усилий стал рост показателей китайско-монгольского сотрудничества. К началу 2000-х гг. товарооборот достиг 1 млрд долл. США и продолжал расти в последующие десятилетия, в первую очередь за счёт экспорта из Монголии в КНР. Этому, в частности, способствовало данное Китаем разрешение использовать порт Тяньцзинь для доступа Монголии на рынки АТР. В настоящее время Китай является главным торговым партнёром Монголии: туда направляется около 70% монгольского экспорта. В 2022 г. объём экспорта Монголии в КНР превысил 10 млрд долл., а объём её импорта из Китая составил более 3 млрд долл.¹⁴.

Кроме того, Китай стал одним из главных источников прямых инвестиций для Монголии: к настоящему времени в стране накоплено 5,3 млрд долл. китайского капитала, и по данным Банка Монголии КНР является вторым крупнейшим инвестором в стране после Нидерландов¹⁵. Что касается количества компаний, то Китай занимает первое место: в Монголии зарегистрировано около 7,5 тыс. компаний с китайским капиталом [Mongoru keizai gaikyō 2023, p. 19]. Китайские инвестиции сосредоточены в горнодобывающей промышленности, энергетике, строительстве, финансах, переработке продукции животноводства, сфере общественного питания и других отраслях.

Монголия является важным источником ресурсов для Китая. После проведения успешных геологоразведочных работ на монгольских месторождениях работают китайские нефтедобывающие компании. С 2001 г. компания Dong Sheng Petroleum Mongolia добывает нефть в аймаке Дорноговь на юго-востоке страны. В 2013 г. компания PetroChina Daqing Tamsag получила лицензию сроком на 20 лет на добычу нефти в бассейне Тамсаг – втором крупнейшем месторождении нефти в Монголии. Нефть поставляется в Китай, где осуществляется её переработка, а часть конечного продукта транспортируется обратно в Монголию по соглашению о разделе продукции. Добыча нефти в Монголии требует инфраструктуры для её транспортировки, которая продолжает совершенствоваться. Одновременно появляются

¹⁴ Gadaad khudaldaany güitsetgel ornoor [Foreign Trade Performance by Country]. *Mongolian Customs Service*. 2023. <https://gaali.mn/statistic/detail/03> (In Mongolian).

¹⁵ Mongolbank Statistics data. *Mongolbank*. 2023. <https://stat.mongolbank.mn>

возможности для увеличения добавленной стоимости, производимой на территории страны. В 2021 г. китайское государственное предприятие NORINCO заключило с монгольской стороной соглашение о строительстве трубопровода для транспортировки сырой нефти протяжённостью 530 км из бассейна Тамсаг до строящегося в настоящее время при участии индийского капитала нефтеперерабатывающего завода в аймаке Дорноговь¹⁶.

Большой интерес для Китая представляют металлы, широко представленные среди полезных ископаемых Монголии. В рамках китайско-монгольского совместного предприятия Xindu Mining Co., Ltd., расположенного на востоке страны (Сухэ-Батор), стороны сотрудничают в сфере разработки цинкового рудника Тумертийн Овоо по модели «инжиниринг в обмен на ресурсы». Соглашение было подписано в 1997 г., а разработка месторождения началась в 2005 г. К настоящему времени совокупный объём инвестиций составляет 50 млн долл. США. Мощность рудника оценивается в 300 тыс. тонн цинковой руды в год со сроком добычи 25 лет [Duiwai touzi hezuo... 2022, p. 27].

Как и японские инвестиции, китайский капитал направляется не только в добывающую промышленность, но и в смежные отрасли. Различные формы сотрудничества создают при этом условия для обмена технологиями и кадрами, повышения занятости местного населения, получения ресурсов для индустриализации Монголии, развития транспортного сообщения.

Помимо упомянутой формы сотрудничества «инжиниринг в обмен на ресурсы», китайская сторона предоставляет кадры для проведения подрядных работ. В 2021 г. китайские предприятия подписали 68 контрактов на сумму 3,8 млрд долл. США с монгольскими партнёрами, что на 60% больше, чем годом ранее. Всего за весь период сотрудничества в Монголию было направлено около полутора тысяч китайских рабочих и специалистов различных категорий [Duiwai touzi hezuo... 2022, p. 28].

В 2007 г. China United Cement Group инвестировала в строительство производственной линии мощностью 750 тыс. тонн клинкера и 1 млн тонн цемента в год. В настоящее время на заводе работает

¹⁶ Qianshu jianshe cong dongfangsheng zhi donggebisheng 530 gongli shuyou guandao xiangmu xieyi [Signing of the Agreement on the Construction of a 530-kilometer Oil Pipeline Project from Dornod Province to Dornogovi Province]. *Mongolian National News Agency*. 19.04.2022. <https://montsame.mn/cn/read/295051> (in Chinese).

125 сотрудников, среди которых 30 граждан Китая и 95 граждан Монголии. С момента запуска производства компания активно выполняет свои социальные обязательства, прилагая также усилия для совершенствования профессиональных и технических навыков монгольского персонала [Duiwai touzi hezuo... 2022, p. 28].

В 2014 г. на строительный рынок Монголии вышла китайская компания China Longjian Road and Bridge Co., Ltd., которая уже завершила строительство нескольких крупных участков дорожного полотна в западной части Монголии протяжённостью, соответственно, 165, 98 и 167 км. В настоящее время продолжают строиться работы на других участках [Duiwai touzi hezuo... 2022, p. 28].

В 2014 г. председатель КНР Си Цзиньпин во время своего визита в Монголию предложил изучить вопрос о выведении трансграничного сотрудничества на новый уровень. После продолжительной совместной работы в конце 2021 г. стороны подписали соглашение о создании зоны экономического сотрудничества Эрэн-Хото – Замын-Ууд [Duiwai touzi hezuo... 2022, p. 28]. Оно было приурочено к открытию в том же году на территории г. Замын-Ууд свободной экономической зоны (СЭЗ) площадью 900 га. К 2021 г. за счёт китайского льготного кредита в 58,8 млн долл. США там были построены новая автодорога, система канализации, станции водо- и электроснабжения, теплоэлектроцентраль¹⁷. Помощь в развитии СЭЗ была оказана и АБР: в 2020 г. банк одобрил заём на расходы, связанные с введением зоны в эксплуатацию, в размере 30 млн долл. США. Для АБР это является частью ранее упомянутого более широкого проекта регионального экономического сотрудничества ЦАРЭС¹⁸.

Замын-Ууд – крупнейший город на монголо-китайской границе, имеющий пограничный переход в КНР. Это самый загруженный пограничный переход, который обслуживает как автомобильные, так и железнодорожные перевозки, причём не только между двумя странами, но и между КНР и Россией, а в некоторых случаях – также транзитные перевозки, идущие дальше в Европу. Это делает очевидными интересы и Китая, и Японии в этой зоне. Ожидается, что благодаря

¹⁷ Начала свою работу новая свободная экономическая зона. *Voice of Mongolia*. 25.08.2021. <https://www.vom.mn/ru/p/46769>

¹⁸ ADB to Support Economic Cooperation Zone for Mongolia. News Release. *Asian Development Bank*. 19.06.2020. <https://www.adb.org/news/adb-support-economic-cooperation-zone-mongolia>

финансовой поддержке двух стран СЭЗ Замын-Ууд позволит лучше использовать потенциал пограничного перехода и будет способствовать развитию промышленности, транспортного, логистического и туристического секторов Монголии.

Монголия является неотъемлемой составляющей глобальных проектов и инициатив, реализуемых в регионе под руководством и с участием КНР. Инициатива «Пояс и путь», предложенная Си Цзиньпином в 2013 г., подразумевает расширение глобального влияния Китая за счёт инвестиций в транспортно-логистические и экономические коридоры, охватывающие территории более 150 стран мира. Монголия, которая всегда входила и входит в сферу геополитических, стратегических и экономических интересов и планов Китая, находится в числе стран, включённых в инициативу и подписавших с КНР соответствующее соглашение. В 2014 г. Си Цзиньпин выступил в Монголии с большой программной речью, где обозначил перспективы двустороннего сотрудничества и пригласил страну принять участие в проекте «Экономический пояс Шёлкового пути» (сухопутная часть инициативы, нацеленная на создание трансевразийских экономических коридоров). Важно, что концепция «Экономического пояса Шёлкового пути» перекликается с инфраструктурным проектом «Степной путь», который был практически одновременно инициирован монгольской стороной [Грайворонский 2018, с. 55]¹⁹. Согласно меморандуму, подписанному в 2014 г. в Пекине, Монголия находится в числе «потенциальных учредителей» Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ), созданного по предложению Китая для финансирования инфраструктурных проектов в Азии, и является его региональным членом.

В карту маршрутов инициативы «Пояс и путь» входит экономический коридор Китай, Монголия, Россия. Возможность создания такого коридора была впервые озвучена на саммите Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) в Душанбе в 2014 г. Идея была предложена президентом Монголии и поддержана лидером КНР Си Цзиньпином [Ulagran 2021, р. 2]. Подписание программы с этапами реализации проекта состоялось через два года, в 2016 г., в Ташкенте. Как и другие

¹⁹ Монгольская инициатива «Степной путь» появилась в начале 2014 г. Её замысел состоит в том, чтобы, используя сотрудничество России и Китая, создать современную транспортную, энергетическую и другую инфраструктуру в стране, которая будет использоваться для транзитных перевозок.

программы такого рода, она ставит своей целью создание современной транспортной, энергетической и другой инфраструктуры, необходимой для того, чтобы задействовать преимущества географического положения стран в международных экономических связях. Хотя каждая из стран-участниц имеет свои интересы (для Монголии это активизация собственных торговых потоков с Россией и задействование своей территории для транзита товаров при транспортировке грузов между Китаем и Россией, а для Китая – удобство перевозки грузов между Европой и странами АТР), выгода от реализации проекта должна быть в конечном итоге глобальной и многосторонней.

Монголия также рассматривается в качестве территории для транзита российского газа в западный Китай через трубопровод «Сила Сибири-2», который должен соединиться с китайским газопроводом «Запад – Восток». В июле 2022 г. премьер-министр Монголии Лувсаннамсрайн Оюун-Эрдэнэ заявил о завершении технико-экономического обоснования проекта и плановом начале строительства трубопровода в 2024 г.²⁰ Проект обсуждается уже долгое время, его реализация несколько раз откладывалась, в том числе из-за промедления Пекина с заключением соглашения. Это промедление, однако, не связано с потерей интереса к Монголии как к удобной территории для транзита энергоресурсов. По некоторым предположениям выжидательная позиция Китая связана с его желанием получить более выгодные условия²¹.

Тенденции развития сотрудничества КНР и Монголии остаются, в целом, благоприятными. Об этом свидетельствует покровительство Китая этой стране во многих вопросах внешней политики и международных экономических отношений. Так, в 2014 г. лидер КНР Си Цзиньпин выразил одобрение вступлению Монголии в Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС) и приветствовал её членство в АБИИ²². Лидером КНР неоднократно высказывалась поддержка участия Монголии в деятельности ШОС²³.

²⁰ Power of Siberia 2 to divert Europe-bound gas to China. *Asia Times*. 20.06.2022. <https://asiatimes.com/2022/07/power-of-siberia-2-to-divert-europe-bound-gas-to-china/>

²¹ Газпром ответил на данные FT о затягивании Китаем стройки «Силы Сибири-2». *РБК*. 25.05.2023. <https://www.rbc.ru/business/25/05/2023/646f78319a7947daefb08375>

²² China Supports Mongolia to Join APEC. *Global Times*. 09.11.2014. <https://www.globaltimes.cn/content/890775.shtml>

²³ China, Mongolia pledge more cooperation. *Xinhua*. 11.06.2018. http://www.xinhuanet.com/english/2018-06/11/c_137245018.htm

В 2020 г. Монголия, при поддержке Китая, стала полноправным членом Азиатско-Тихоокеанского торгового соглашения (до 2005 г. известного как Бангкокское соглашение).

Взаимодействие японских и китайских проектов в условиях глобальной конкуренции

Если до начала 1990-х гг. считалось, что Япония имеет все шансы стать первой экономикой мира, то после краха «мыльного пузыря» на фондовом рынке и рынке недвижимости Японии в японской экономике началась продолжительная депрессия. Этот период совпал со взлётом экономики КНР благодаря политике «реформ и открытости», начатой Дэн Сяопином в 1978 г. В 1990-е гг. китайская экономика росла быстрыми темпами, порой с двузначными показателями, и появились признаки того, что Китай обгонит Японию по ВВП и станет второй экономикой мира после США. Как и ожидалось, это произошло в 2000-е гг.: в 2001 г. Китай обогнал Японию по ВВП, рассчитанному по паритету покупательной способности валют, а в 2010 г. – и по номинальному ВВП.

По мере продвижения реформ КНР становилась важнейшим направлением прямых инвестиций для таких лидеров мировой экономики, как США и Япония. Накопив достаточно капитала и опыта взаимодействия с крупнейшими экономическими игроками, став полноправным участником процесса глобализации (что проявилось, в том числе, в успешном завершении переговорного процесса по вступлению в ВТО к 2001 г.), Китай перешёл к реализации программы «выхода в мир» (кит. *цзоу чу цюй* 走出去). Инициированная руководством страны программа «выхода в мир» представляет собой продуманную политику, которая нацелена на увеличение прямых инвестиций из материкового Китая, диверсификацию китайской продукции и повышение её качества, продвижение китайских брендов на ведущих мировых рынках. Эта политика ставит целью не только рост количественных показателей, но и создание китайской подсистемы в международном разделении труда. Она подразумевает заимствование передовых технологий, тесное сотрудничество с близлежащими новыми индустриальными странами и территориями (в том числе кооперацию в экспорте на рынки третьих стран), торговое и подрядное сотрудничество с развивающимися странами с целью получения

ресурсов для китайской промышленности и инфраструктуры [Салицкий, Семёнова 2016, с. 5–6].

Концепция «Пояс и путь» находится в русле этих приоритетов и является жестом, демонстрирующим глобальные амбиции Китая не только на экономической, но и мировой политической арене на пути к созданию пропагандируемого КНР многополярного мира.

Несмотря на заявленные основателями АБИИ цели сотрудничества с другими организациями и намерения прилагать совместные усилия для устойчивого развития региона, учреждение в 2014 г. руководимого Китаем банка было сразу воспринято настороженно другими игроками. В 2015 г. американский журнал *Foreign Policy* писал, что АБИИ представляет угрозу для глобального экономического миропорядка и выражал опасения, что эпоха доминирования США с так называемыми «бреттон-вудскими учреждениями» (МВФ, ВБ, ВТО) подходит к концу. Речь идёт о единоличном принятии решений Китаем о распределении финансовых потоков и установлении собственных китайских стандартов торговли и инвестиций. *Foreign Policy* предупреждал, что появление АБИИ может привести не к многополярности, а к формированию двух экономических блоков в Азии: одного – во главе с Китаем, другого – руководимого США и Японией²⁴.

В том же году японская газета «Никкэй» написала о намерении правительства Японии резко увеличить кредитование инфраструктурных проектов в Азии через АБР и другие организации, чтобы противостоять АБИИ. В то же время, судя по сообщению японской газеты, японская сторона не видит противоречия в одновременном существовании двух банков, поскольку несколько десятков стран, являющихся членами АБР, одновременно вступили и в АБИИ. Членство Японии в АБИИ в то время рассматривалось как реальная перспектива²⁵.

Голоса в поддержку присоединения Японии и к АБИИ, и к инициативе Китая «Пояс и путь» действительно были достаточно сильны. В 2017 г. генеральный секретарь правящей Либерально-демократической партии Японии Никаи Тосихиро, известный своей прокитайской позицией, обозначил после своего визита в Пекин на саммит,

²⁴ The AIIB Is a Threat to Global Economic Governance. *Foreign Policy*. 31.03.2015. <https://foreignpolicy.com/2015/03/31/the-aiib-is-a-threat-to-global-economic-governance-china/>

²⁵ Setsuritsu junbi susumu 'AIIB' Nihon wa dō suru? [Preparations for Establishment of «AIIB» are Underway. What will Japan do?]. *Nikkei*. 22.05.2015. <https://www.nikkei.com/article/DGXZZO75366460X00C14A8000078/> (in Japanese).

посвящённой инициативе «Пояс и путь», намерение японских властей присоединиться к банку. По словам политика, Япония внимательно следит за его работой, и вопрос лишь в том, как быстро она примет решение о членстве²⁶. Согласно оценке Института развивающихся экономик Организации внешней торговли Японии (IDE Jetro), к 2017 г. большая часть проектов АБИИ (17 из 24) по факту реализовывались совместно с другими организациями, в том числе с ВБ, АБР, ЕБРР и другими. То есть не было оснований говорить о монополизации банком рынка кредитования инфраструктурных проектов [Chūgoku “ittai ichiro”... 2018, p. 5–6].

Тем не менее присоединение Японии к АБИИ до сих пор не состоялось. Причина расхождения мнений в японском правительстве – сомнения относительно надёжности механизма кредитования, прозрачности управления банком при решающем голосе китайской стороны, учета экологических и социальных проблем стран-получателей займов. Определённую роль, вероятно, играет давление США, оказываемое на Японию в условиях напряженности, существующей между Пекином и Вашингтоном²⁷.

Интересно, что сам Китай при этом является региональным членом и акционером АБР с 1986 г. и неоднократно требовал, чтобы ему предоставили большее право голоса как развивающейся стране. Тем не менее роль его невелика. По состоянию на 2022 г. КНР владеет лишь 6,4% капитала и является одним из крупнейших заёмщиков банка (вторым после Индии по накопленному суммарному объёму полученной помощи и первым по количеству проектов). Таким образом, между АБИИ и АБР сохраняется разделение функций и иерархия.

Здесь можно отметить и некоторые различия в специализации двух банков, заявленной изначально. Если цели АБР широки, и он стремится к устойчивому развитию и процветанию всего региона в первую очередь за счёт искоренения нищеты, то АБИИ считает своей миссией достижение устойчивого развития путём инвестиций в «инфраструктуру будущего». Функции банков не совпадают, но в том, что касается развития инфраструктуры региона, несомненно, пересека-

²⁶ Japan's ruling party heavy weight signals readiness to join AIIB: Nikkei. *Reuters*. 16.05.2017. <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-japan-idUSKCN18B2S9>

²⁷ Japan split on joining AIIB bank, caught between US, China. *Reuters*. 20.03.2015. <https://www.reuters.com/article/us-asia-aiib-japan-idUSKBN0MG07Y20150320>

ются, и желание каждой из сторон – и Японии, и Китая – получить доступ к альтернативному каналу капиталовложений говорит об их возрастающем соперничестве в 2000-е гг.

То же касается и программы ЦАРЭС АБР и китайской инициативы «Пояс и путь». Если первая делает акцент на устойчивом экономическом развитии, то мегапроект «Пояс и путь» связан в первую очередь с транспортным сообщением (хотя одно подразумевает другое, и морские и сухопутные маршруты китайского мегапроекта будут создаваться с вниманием к вопросам экологии, человеческого капитала и мирного развития вовлечённых регионов).

Об усилении конкуренции Японии и Китая свидетельствует и характер реализуемых проектов. Хотя инвестиции стран в транспортную инфраструктуру охватывают разные направления и маршруты, эти маршруты будут неизбежно пересекаться (как и программа ЦАРЭС, «Пояс и путь» включает сообщение со странами Центральной Азии, а один из экономических коридоров ЦАРЭС частично совпадает с экономическим коридором Китай, Монголия, Россия). В конечном итоге от созданной сети автомобильных и железных дорог, карты наземного сообщения в регионе будет зависеть распределение грузовых потоков между крупнейшими экономическими центрами.

Показательна также очерёдность, с которой иницииируются и реализуются проекты похожего профиля. Как и учреждение АБИИ, которое было вне всяких сомнений задумано Китаем как альтернатива АБР и другим финансовым институтам, инициатива «Пояс и путь» также потеснила Японию в тех сферах, где она уже вела активную работу в 2000-е гг. (это касается, в частности, ранее упомянутых проектов АБР по оптимизации сообщения между Монголией и Китаем). Хотя Япония обозначила своё присутствие в регионе раньше, цели Китая более масштабны и амбициозны. В настоящее время обе страны одновременно наращивают капиталовложения. Япония при этом сохраняет уже занятые позиции и высокотехнологичную специализацию, стараясь в то же время поднять сотрудничество с Монголией на новый уровень. Показательно, что заключение соглашения о СЭП Японии с Монголией последовало вскоре за объявлением КНР о намерении создать коридор Китай, Монголия, Россия.

Один из факторов, который сдерживает рост японских инвестиций в Монголии, – высокая степень неопределённости и несовершенство

законодательства в этой стране. Посольство Японии в Монголии отмечает, что японские компании сталкиваются с отсутствием гарантий и непредсказуемостью поведения партнёров, сложностью доступа к информации, непрозрачностью регулирования, неправомерным вмешательством чиновников в деятельность компаний, коррупцией и другими рисками²⁸. Деловая среда в Монголии остаётся довольно неблагоприятной для японцев, но в то же время не столь непривычной для китайских компаний и государственных структур. Вместе с географической близостью и более тесными историческими контактами с Монголией это даёт Китаю определённые преимущества.

Задача создания современного транспортного кластера в регионе не проста и рассчитана на длительные сроки реализации. Пока же истинным объектом интересов и полем борьбы двух стран является не столько инфраструктура, сколько природные ресурсы и рынки сбыта, доступ к которым обеспечивается благодаря этой инфраструктуре. Ещё одна задача, стоящая перед странами, – поддержание и оптимизация существующих в регионе производственных кластеров, которая требует от них усилий по разработке удобной логистики.

Вопросы, вызывающие конфликт интересов, всё чаще становятся причиной напряжённости. В 2006 г. китайские СМИ обвинили своих японских коллег в публикациях, дискредитирующих китайско-монгольские отношения и переоценивающих перспективы японо-монгольского сотрудничества якобы с целью получения более широкого доступа Японии к разработке монгольских полезных ископаемых²⁹. В японских СМИ можно найти немало критики китайского мегапроекта «Пояс и путь», который обвиняют в том, что он представляет собой попытку контроля транспортных путей со стороны Китая и затягивания участвующих стран в «долговую яму». В 2013 г., отмечая рост уровня жизни и расширение доступа к сфере услуг для всё большего числа жителей Монголии, онлайн-издание китайской газеты

²⁸ Mongoru de tōshi katsudō o okonau Nihon kigyō ni taisuru ankēto shūkei kekka [Summary Results of Questionnaire for Japanese Companies Investing in Mongolia]. *Embassy of Japan in Mongolia*. <https://www.mn.emb-japan.go.jp/news/jpb422.html> (in Japanese).

²⁹ Wei zhengduo menggu kuangchan kaifaquan riben eyi lijian zhongmeng guanxi [Japan Maliciously Drives a Wedge between China and Mongolia in order to Compete for Mongolia's Mineral Development Rights]. *Sina*. 04.08.2006. <http://finance.sina.com.cn/j/20060804/13292793251.shtml> (in Chinese).

«Жэньминь жибао» писало о росте конкуренции с японскими малыми и средними предприятиями на рынке продуктов питания³⁰.

Но если рынок Монголии сам по себе достаточно мал (население страны не превышает 3,5 млн), то значительно больший интерес представляет налаживание доступа к более крупным рынкам, в перспективе – при успешной реализации программы ЦАРЭС и инициативы «Пояс и путь» – к рынкам Центральной Азии и Европы. Китайская сторона как один из участников ЦАРЭС внимательно следит за её реализацией, пытаясь соотнести цели, поставленные АБР, с основными составляющими мегапроекта «Пояс и путь»³¹. Инициатива «Пояс и путь» также продолжает находиться в поле зрения японского бизнеса и чиновников, которые наблюдают за ней с настороженностью и интересом.

Заключение

Развитие экономического сотрудничества Японии и Китая с Монголией говорит о растущей конкуренции между двумя странами, которая связана как с краткосрочными результатами реализуемых проектов, так и с их более глобальными ожидаемыми эффектами.

Нельзя не учитывать, однако, что во многих случаях проекты Китая и Японии дополняют друг друга и речь идёт не только о конкуренции, но и о комплементарности. Наиболее наглядный пример взаимодополняющих проектов – финансирование Японией строительства аэропорта в Улан-Баторе, а Китаем – дороги к нему³². Можно привести пример японо-китайского сотрудничества в добывающей промышленности. В 2014 г. консорциум китайской Shenhua Energy, японской Sumitomo и монгольской Energy Resources выиграл тендер на разработку одного из крупнейших в мире угольных месторождений Таван Толгой (который был впоследствии аннулирован из-за

³⁰ Riben zhongxiao qiye qinglai mengguguo yu yu zhongguo shangpin zhengduo shichang [Japanese SME Favor Mongolia and Want to Compete with Chinese Products for the Market]. *People.cn*. 18.11.2013. <http://japan.people.com.cn/n/2013/1118/c35463-23576311.html> (in Chinese).

³¹ Zhongya quyu jingji hezuo di 16 ci buzhangji huiyi zai tajikesitan dushangbie juxing [The 16th Ministerial Meeting of CAREC Held in Dushanbe, Tajikistan]. *Belt and Road Portal*. 30.10.2017. <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/hwxw/32135.htm> (in Chinese).

³² China and Japan's Investment Competition in Mongolia. *The Diplomat*. 01.08.2018. <https://thediplomat.com/2018/08/china-and-japans-investment-competition-in-mongolia/>

протеста Великого государственного хурала). Усилия сторон по развитию инфраструктуры в районе погранперехода Замын-Ууд и на других территориях также, безусловно, дополняют друг друга. Вся инфраструктура, созданная при участии двух стран, может в перспективе сформировать удобный и современный транспортный кластер.

Намерение продуктивного взаимодействия сторон отражено в подписании соглашений по 52 совместным проектам между предприятиями и правительственными учреждениями Японии и Китая в ходе «Японо-китайского форума по сотрудничеству на рынках третьих стран», прошедшего в октябре 2018 г. в Пекине³³.

В целом, спрос региона на вложения в инфраструктуру очень велик и, по некоторым оценкам, не мог бы быть полностью удовлетворён даже если бы там работало несколько международных финансовых институтов³⁴. Несмотря на пересечение интересов Японии и Китая, это делает поиск направлений капиталовложений сравнительно лёгкой для них задачей, и конкуренция, которую мы видим в Монголии, – скорее отражение более глобального соперничества.

Но это не означает, что страны не должны следить за экономической и политической ситуацией в регионе, чтобы не упустить свои возможности. В 2016 г. после конфликта с Китаем, возникшего из-за приглашения в Монголию Далай-Ламы, Монголия, остро нуждавшаяся в ресурсах из-за долгового кризиса выбрала японское финансирование³⁵. Это означает, что когда освобождается перспективная ниша для инвестиций, её тут же может занять другая сторона. В конечном итоге конкуренция между Китаем и Японией на руку Монголии, поскольку даёт возможность получить капитал из другого источника в случае ухудшения отношений с одним из партнёров. В то же время самой Монголии предстоит большая работа по улучшению инвестиционного климата.

³³ Daisangoku kyōryoku wa seiji no sanbutsu kyūgoshirae kadai sanseki [Cooperation with Third countries is a product of Political Relations. Many Urgent Tasks]. *Mainichi Shimbun*. 26.10.2018. <https://mainichi.jp/articles/20181027/k00/00m/020/135000c> (in Japanese).

³⁴ The AIIB Is a Threat to Global Economic Governance. *Foreign Policy*. 31.03.2015. <https://foreignpolicy.com/2015/03/31/the-aiib-is-a-threat-to-global-economic-governance-china/>

³⁵ China and Japan's Investment Competition in Mongolia. *The Diplomat*. 01.08.2018. <https://thediplomat.com/2018/08/china-and-japans-investment-competition-in-mongolia/>

Библиографический список

Грайворонский В. В. (2018). Китайский мега-проект «Экономический пояс Шёлкового пути»: место и роль Монголии. *Восточная аналитика*. Выпуск 3. С. 49–59.

Ковригин Е. Б. (2012). Япония – Китай: официальная помощь развитию как инструмент экономического взаимодействия. *Пространственная экономика*. № 3. С. 9–33.

Салицкий А. И., Семёнова Н. К. (2016). Шёлковое наступление Китая. *Перспективы. Электронный журнал*. № 1 (5). С. 5–14.

References

Chūgoku “ittai ichiro” kōsō no tenkai to Nihon [Development of China’s “One Belt, One Road” Initiative and Japan]. (2018). *Dokuritsu gyōsei hōjin nihon bōeki shinkōkikō Ajia keizai kenkyūjo* [Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization]. https://www.ide.go.jp/library/Japanese/Publish/Reports/Seisaku/pdf/2017_1_10_001.pdf (In Japanese).

Duiwai touzi hezuo guobie (diqu) zhinan. Mengguguo [Country (Regional) Guidelines for Foreign Investment and Cooperation. Mongolia]. (2022). *Shangwubu guoji maoyi jingji hezuo yanjiuyuan, Zhongguo zhu mengguguo dashiguan jingji shangwu chu, Shangwubu duiwai touzi he jingji hezuo si* [International Trade and Economic Cooperation Research Institute of the Ministry of Commerce, Economic and Commercial Office of the Chinese Embassy in Mongolia, Foreign Investment and Economic Cooperation Department of the Ministry of Commerce]. <http://www.mofcom.gov.cn/dl/gbdqzn/upload/mengguguo.pdf> (In Chinese).

Grajvoronskiy, V. V. (2018). Kitaiskiy mega-proekt «Ekonomicheskii poyas Shelkovogo puti»: mesto i rol’ Mongolii [Chinese Mega-Project “The Economic Belt of the Silk Road”: the Place and Role of Mongolia]. *Vostochnaya analitika* [Eastern Analytics], 3, 49–59. (In Russian).

Kovrigin, E. B. (2012). Yaponiya – Kitai: ofitsial’naya pomoshch’ razvitiyu kak instrument ekonomicheskogo vzaimodejstviya [Japan – China: Official Development Assistance as an Instrument of Economic Interaction]. *Prostranstvennaya Ekonomika* [Spatial Economics], 3, 9–33. (In Russian).

Mongoru keizai gaikyō [Overview of the Mongolian Economy]. (2023). *Nihon bōeki shinkōkikō (Jetero) kaigai chōsa-bu* [Japan External Trade

Organization (JETRO) Overseas Research Department]. https://www.jetro.go.jp/ext_images/_Reports/01/c6d8aa83ee2280bb/20220064.pdf (In Japanese).

Moving Forward Together. The 30-Year Partnership of Mongolia and the Asian Development Bank. (2021). *Asian Development Bank*. <http://dx.doi.org/10.22617/ARM210427-2>. <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/751566/30-year-partnership-mongolia-adb-chapter1.pdf>

Nyamtsuren, L. (2001). Relations between Japan and Mongolia – Towards a Comprehensive Partnership. *ERINA REPORT*, 43, 18–23. https://www.unii.ac.jp/erina-unp/archive/wp-content/uploads/2001/01/Er43_tssc.pdf

Salitsky, A., Semyonova, N. (2016). Shelkovoe nastuplenie Kitaya [China's Silk Offensive]. *Perspektivy. Elektronnyi zhurnal* [E-journal «Perspectives and prospects»], 1 (5), 5–14. (In Russian).

Ulagpan, Y. (2021). Belt and Road Initiative: Opportunities and Challenges for Mongolia. *The Asia-Pacific Journal: Japan Focus*, 19, 3, 1–12.