

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2020-10-34-49

Монгольский коридор: проблемы и перспективы развития транзитно-транспортной сети Монголии¹

А.В. МАКАРОВ, кандидат географических наук. E-mail: bulagat@mail.ru

Байкальский институт природопользования СО РАН.

ORCID: 0000-0003-2982-8170

Е.В. МАКАРОВА, кандидат экономических наук. E-mail: elma79@yandex.ru

Восточно-Сибирский государственный университет экономики и управления.

ORCID: 0000-0001-8844-0075

А.Б. АНДРЕЕВ, кандидат географических наук. E-mail: true2008@yandex.ru

Байкальский институт природопользования СО РАН, Улан-Удэ

ORCID: 0000-0003-3537-3133

Аннотация. В статье проводится анализ проблемных вопросов развития системы путей сообщения Монголии для формирования современной политики российско-монгольского сотрудничества в сфере железнодорожного транспорта. Раскрываются планы формирования международных железнодорожных коридоров в рамках Программы развития экономического коридора «Китай – Монголия – Россия». Особое внимание уделяется анализу динамики, структуры и маршрутов грузовых потоков. Делается вывод, что слабо развитая транспортная инфраструктура Монголии является серьезным ограничением для дальнейшего увеличения объемов экспорта полезных ископаемых. Рассматриваются инициативы России и КНР по развитию сети железных дорог в Монголии. По мнению авторов, они не были реализованы в связи с опасениями монгольского правительства усиления роли соседних стран в национальной экономике. При этом руководство Монголии, используя транзитную риторику, стремится привлечь внешних партнеров к развитию транспортной сети для улучшения условий выхода монгольскому экспорту на внешние рынки. Выдвигаются предложения в части формирования стратегии сотрудничества России с Монголией в области развития железнодорожной инфраструктуры. В качестве ключевого направления рассматривается дальнейшее участие России в развитии Центрального железнодорожного коридора.

Ключевые слова: Монголия; Россия; КНР; внешнеэкономическое сотрудничество; транспортная инфраструктура; железнодорожные перевозки; экономический коридор «Китай – Монголия – Россия»

Введение

Вплоть до потери независимости в XVII веке монгольские ханства контролировали все наземные пути, соединявшие Китай с Ближним Востоком, Россией и Европой. Однако уже в то время положение в центре Азии стало утрачивать свое значение в связи

¹ Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 19-014-00002.

с бурным развитием морской торговли. Более того, в ходе длительных периодов противостояния России и Китая территория Монголии стала рассматриваться, прежде всего, как буферная зона между ними, один из плацдармов для экспансии и ключевых узлов обороны.

С быстрым ростом в последние десятилетия китайской экономики Монголия вновь оказалась на одном из потенциально важных путей между азиатским и европейским рынками, и, что, пожалуй, еще более существенно – между крупнейшим потребителем и крупнейшим поставщиком энергоносителей. От того, сможет ли она воспользоваться возможностями своего положения стать одним из ключевых связующих звеньев в мировой экономике, во многом зависят перспективы развития этой страны.

При этом правительство Монголии стремится увязать преимущества в предоставлении привлекательных маршрутов для транзита с решением своих задач выхода из внутриконтинентальной изоляции, диверсификации экономики и полноценной интеграции в мировую систему хозяйства.

Это предполагает развитие, прежде всего, международных транспортных коридоров, способных максимально раскрыть ресурсный и транзитный потенциалы территории Монголии. Вообще, формирование развитой транзитно-транспортной сети является приоритетной задачей для бурно развивающейся страны с экспортно-сырьевой экономикой, зажатой между Россией и КНР и не имеющей выхода к морю.

Важное значение придается также перспективам строительства второй очереди газопровода «Сила Сибири» через Монголию (как наиболее короткому и удобному маршруту от месторождений Сибири до столичного региона КНР) и интеграции энергосистем стран Северо-Восточной Азии.

В согласованной в 2016 г. официальными представителями трех стран «Программе создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия» планы развития транспортной и энергетической инфраструктуры рассматриваются в качестве основы трехстороннего сотрудничества.

Однако за четыре года с момента согласования программы не было утверждено к реализации ни одного совместного проекта. Поэтому изучение перспектив развития международных транспортных коридоров через Монголию, прежде всего,

в контексте российско-монгольского сотрудничества, все еще представляется крайне актуальным.

Планы развития международных коридоров и ситуация в области грузовых перевозок в Монголии

Привлечение западных компаний к разработке ряда месторождений в начале сырьевого суперцикла 2000-х годов стало основой впечатляющих темпов роста экономики Монголии в нынешнем веке [Gurta et al., 2015]. Ожидалось, что к 2020 г. эта страна станет одним из мировых центров горной добычи.

Для решения назревающих проблем транспортировки на экспорт растущих объемов минерального сырья правительством Монголии в конце 2000-х годов был подготовлен ряд стратегий и программ развития транспортной инфраструктуры [Managing for development ..., 2014]. Основные положения этих документов в дальнейшем нашли отражение в согласованной в 2016 г. официальными представителями трех стран «Программе создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия».

В этой программе в качестве основы трехстороннего экономического сотрудничества рассматриваются проекты развития инфраструктуры [Борисов и др., 2017], а ключевым направлением является подготовка к развитию четырех железнодорожных коридоров (рис. 1).



Рис. 1. Международные железнодорожные коридоры Монголии

Формирование Западного и Северного коридоров основывается на идее строительства кратчайших железнодорожных сообщений от крупнейших месторождений Восточной Сибири, Западной и Северной Монголии соответственно в западный регион и столичную агломерацию КНР.

Восточный коридор представляет транзитный интерес, прежде всего, для Монголии и является отражением ее поиска новых путей выхода к морю. Он связан с идеей строительства новых выходов к портам КНР (Цзиньчжоу) и России (Зарубино, Владивосток и Находка).

Основой единственного действующего на данный момент железнодорожного Центрального коридора выступает Трансмонгольская железная дорога – единственная магистраль, пересекающая всю территорию страны с севера на юг. Эта дорога не электрифицирована и состоит из одного пути с российской шириной колеи (1520 мм), но именно по ней осуществляется внешняя торговля Монголии с КНР и Россией, а также через китайский порт Тяньцзинь с третьими странами (Южная Корея, Япония, США и страны Европы).

Управляет Трансмонгольской дорогой совместная (50/50) российско-монгольская компания «Улан-Баторская железная дорога» (АО «УБЖД»). Интересы сторон представляют ОАО «РЖД» и компания «Монголын темер зам» («МТЗ»). После продажи в 2016 г. долей в совместных компаниях «Эрдэнэт» и «Монголросцветмет» АО «УБЖД» остается единственным крупным государственным активом России в Монголии.

Развитие Трансмонгольской дороги в качестве международного транспортного коридора обычно связывается с ее главным преимуществом как кратчайшего пути между Восточной Азией и Европой (табл. 1).

Однако здесь необходимо учитывать следующее. Основной поток российских грузов на китайском направлении формируется в Сибири и доставляется в обход Монголии через пограничный переход Забайкальск. Обратный поток грузов формируется в Маньчжурии и идет в Россию также через Забайкальск. Грузопоток из западных регионов КНР направляется в Россию и далее транзитом через Казахстан. Поэтому, несмотря на активизацию российско-китайской внешней торговли в последние годы, объемы транзита грузов по железной дороге в Монголии практически

не изменились (табл. 2). Рост объемов был обеспечен в основном за счет внутренних и внешнеторговых перевозок.

Таблица 1. Расстояния по железным дорогам от Пекина до Москвы, км

Расстояния/страны	Через Монголию (Замын-Уд)	Через Казахстан (Достык)	Через Россию (Забайкальск)
Общее расстояние (Пекин-Москва), в том числе:	8016	8555	8766
в КНР	847	4393	1950
в России	6060	2202	6816
в Казахстане	-	1960	-
в Монголии	1109	-	-

Источник: Mongolia. Taming the tyrannies of distance and isolation, 1999.

Таблица 2. Грузовые перевозки железнодорожным транспортом в Монголии в 2002–2018 гг., тыс. т

Показатель	2002	2005	2008	2012	2014	2016	2018
Внутренние перевозки	6643,1	7558,7	8016,2	9889,8	10573,6	8537,6	10326,8
Экспорт	849,4	1468,3	2565,0	6575,7	6191,1	7095,3	9274,4
Импорт	1058,4	1166,0	1727,3	2445,5	2288,7	1994,0	2798,4
Транзит	3086,1	5393,3	2338,4	1534,2	2065,2	2362,3	3365,7
Итого	11637,0	15586,3	14646,9	20445,2	21118,6	19989,1	25765,3

Источник табл. 2–3 и рис. 2–3: составлено по данным Министерства транспорта Монголии. URL: <https://mrttd.gov.mn>

Основную часть транзита в 2018 г. составили лесоматериалы (70,0%) и минеральные удобрения (20,0%), экспортируемые из России в КНР. Перевозки по железной дороге российских нефтепродуктов, которые до 2008 г. составляли основу транзита грузов через Монголию, после ввода в эксплуатацию ветки в КНР от нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» полностью прекращены.

В перспективе АО «УБЖД» планирует реализовать транзитный потенциал Трансмонгольской железной дороги за счет контейнерных перевозок между КНР и Европой. В последние годы наблюдался взрывной рост транзитного контейнерного потока через Монголию (рис. 2).

В то же время исследования Евразийского банка развития показали, что объемы транзитных контейнерных перевозок через Россию (Забайкальск) и Казахстан (Достык) значительно

превышают те, которые идут через Монголию (Наушки) [Винокуров и др., 2018].

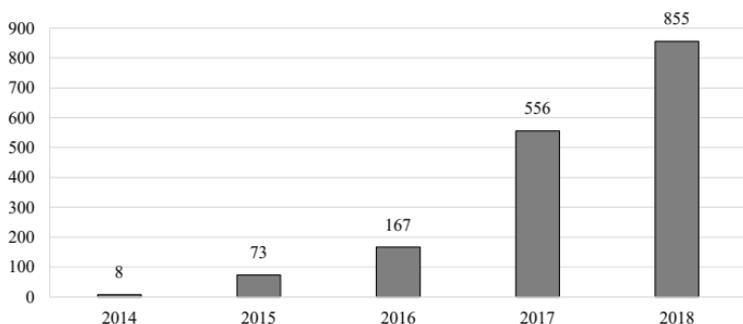


Рис. 2. Количество транзитных контейнерных составов, прошедших через территорию Монголии в 2014–2018 гг., ед.

Поэтому учитывая наличие конкурентоспособных альтернативных маршрутов, перспективы дальнейшего роста контейнерного транзита по Трансмонгольской дороге остаются неясными и пока не могут рассматриваться в качестве весомого источника валютной выручки.

В целом, общий объем грузовых перевозок в Монголии увеличился за последние годы более чем в пять раз. При этом объем железнодорожных перевозок увеличился в два раза, автоперевозок – более чем в 20 раз (табл. 3).

Таблица 3. Грузовые перевозки всеми видами транспорта в Монголии в 2002–2018 гг., тыс. т

Вид транспорта	2002	2005	2008	2012	2014	2016	2018
Ж/д транспорт	11637,0	15586,3	14646,9	20445,2	21118,6	19989,1	25765,3
Автотранспорт	1888,7	8081,7	9255,7	30195,1	23514,2	20406,2	44138,9
Авиатранспорт	2,4	2,0	1,9	4,0	3,4	3,1	3,1
Итого	13529,9	23670,5	23904,4	50644,3	44636,2	40398,4	69907,3

В структуре перевозимых грузов преобладают уголь, железная руда, нефть и нефтепродукты (рис. 3). Резкое увеличение общего объема грузоперевозок связано в основном с экспортом минерального сырья.

При этом многократно возросшие за последние два десятилетия экспортные потоки были полностью переориентированы с России на КНР.

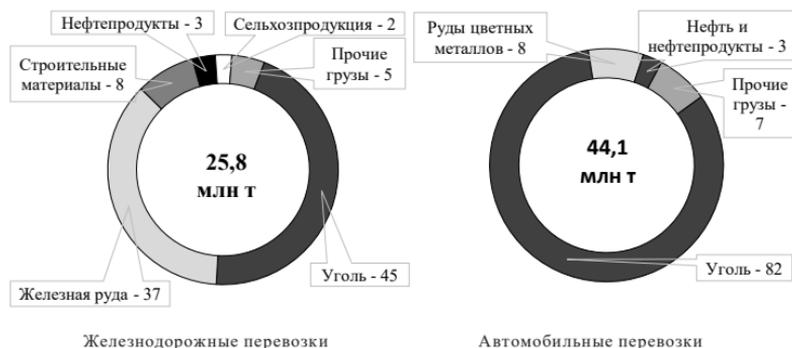


Рис. 3. Структура перевозимых грузов в Монголии в 2018 г.,%

В настоящее время трафик экспортных перевозок формируют в основном грузопотоки с новых месторождений Южного региона до государственной границы с КНР. В отсутствие железных дорог данные потоки обслуживаются исключительно автотранспортом, который стал играть главную роль во внешнеторговом обороте Монголии (табл. 4).

Таблица 4. Значение различных видов транспорта во внешнеторговом обороте Монголии в 2018 г.

Вид транспорта	Внешнеторговый оборот		Экспорт		Импорт	
	Всего, млрд долл.	% к итогу	Всего, млрд долл.	% к итогу	Всего, млрд долл.	% к итогу
Автотранспорт	7,1	54,7	4,9	70,6	2,1	35,8
Ж/д транспорт	5,1	39,6	1,8	26,3	3,3	55,4
Авиатранспорт	0,7	5,7	0,3	3,1	0,5	8,8
Итого	12,9	100,0	7,0	100,0	5,9	100,0

Источник табл. 4–5: рассчитано по данным Таможенного управления Монголии. URL: <http://www.ecustoms.mn>

Основная часть экспорта из Монголии грузов автотранспортом осуществляется через два перехода на южной границе. Переход Гашуун-Сухайт обслуживает поток угля с разреза Таван-Толгой. Переход Шиве-Хурен – разрез Нарын-Сухайт. Вместе они генерируют более $\frac{1}{2}$ стоимости всего монгольского экспорта (табл. 5).

Высокая концентрация экспортных потоков всего лишь на двух автомобильных переходах приводит к многокилометровым очередам на их подступах. В летний пик добычи к переходу

Гашуун-Сухайт ежедневно прибывает до полутора тысяч грузовиков с углем. При этом период прохождения государственной границы с КНР может достигать трех суток.

Таблица 5. Распределение внешней торговли Монголии по таможенным пунктам в 2018 г.

Таможенный пункт	Внешнеторговый оборот		Экспорт		Импорт	
	Всего, млрд долл.	% к итогу	Всего, млрд долл.	% к итогу	Всего, млрд долл.	% к итогу
Алтан-Булаг (РФ)	1,8	14,0	0,1	1,4	1,7	28,8
Гашуун-Сухайт (КНР)	3,4	26,4	3,0	42,9	0,4	6,8
Дорнод (КНР)	0,6	4,7	0,6	8,6	-	-
Замын-Ууд (КНР)	4,6	35,7	1,5	21,4	3,1	52,5
Улан-Баторский аэропорт	0,8	6,2	0,3	4,3	0,5	8,5
Шиве-Хурен (КНР)	0,8	6,2	0,8	11,4	-	-
Прочие пункты	0,9	7,0	0,7	10,0	0,2	3,4
Итого	12,9	100,0	7,0	100,0	5,9	100,0

В этом отношении полномасштабное освоение одного из крупнейших в мире угольных бассейнов в Южной Монголии может быть обеспечено только при условии строительства железных дорог в направлении ближайших металлургических центров КНР или Трансмонгольской железной дороги.

Формирование стратегии сотрудничества России с Монголией в области развития железнодорожной инфраструктуры

Для организации масштабного экспорта сырья с новых месторождений Южного региона Монголии ОАО «РЖД» еще в 2008 г. разработала концепцию развития Улан-Баторской железной дороги и в целом железнодорожной инфраструктуры Монголии.

В концепции предлагалось построить две железнодорожные ветки от Трансмонгольской дороги по направлениям Таван-Толгой – Зуун-Баян (Южный коридор) и Зуун-Баян – Чойбалсан (Восточный коридор) для освоения месторождений Южного и Восточного регионов и обеспечения экспорта минерального сырья в КНР и на рынки третьих стран.

Строительство новых железных дорог намеревалось профинансировать ОАО «РЖД» в качестве своего вклада в уставной

капитал нового совместного предприятия «Развитие инфраструктуры» (50% у ОАО «РЖД», по 25% – «Монголын темер зам» и «Эрдэнэс МГЛ»). Предполагалось также, что новые дороги будут переданы в оперативное управление АО «УБЖД».

По замыслу ОАО «РЖД», вкладом Монголии, обеспечивающим возврат инвестиций в строительство железных дорог, должны стать лицензии на освоение месторождений Ою-Толгой и Таван-Толгой, к которому предполагалось привлечь российские компании «Базовый элемент», «Ренова» и «Северсталь» [Грайворонский, 2011].

Однако понимание того, что передача крупнейших месторождений и связанной с ними инфраструктуры под контроль российских компаний вновь приведет к утрате экономической и политической самостоятельности, как это было во времена СССР, стало причиной резкого изменения правительством Монголии внешнеэкономического курса. Оно решило отказаться от планов слишком тесного, по его мнению, сотрудничества с Россией. Существенные изменения были внесены также в государственную политику развития транспортной сети.

В 2010 г. была утверждена стратегия развития железных дорог Монголии, в которой главной задачей обозначено обеспечение соответствия развития инфраструктуры национальным интересам [Erdenechimeg, 2016]. Таким образом, в стратегию были включены планы и проекты развития национальной железнодорожной сети, ранее предложенные как Россией, так и КНР. В частности, на первом этапе реализации стратегии предлагалось осуществить строительство двух веток от Трансмонгольской дороги (Южный и Восточный коридоры). На втором – построить несколько узкоколейных дорог (1435 мм) для соединения крупнейших месторождений Южной Монголии с железнодорожной сетью КНР. На третьем этапе предлагалось создание Северного и Западного железнодорожных коридоров. Планировалось, что все новые линии будут соединены через Трансмонгольскую дорогу в единую железнодорожную сеть, поэтому все основные коридоры должны строиться в соответствии с шириной колеи Трансмонгольской железной дороги (1520 мм) [Mongolia: Road sector development, 2011].

К строительству новых железных дорог правительство Монголии намеревалось привлечь западные и китайские компании,

прежде всего, из числа основных инвесторов крупнейших месторождений, на основе концессии. Для реализации этого механизма в 2010 г. был принят Закон о концессиях, где приоритетное значение придается схеме «строительство, эксплуатация, передача», предполагающей строительство инфраструктуры иностранными инвесторами с передачей в собственность Монголии после завершения срока оперативного управления.

В 2011 г. Национальное агентство развития подготовило перечень приоритетных инфраструктурных проектов для заключения концессий. Однако в результате начавшейся в 2012 г. серии конфликтов правительства Монголии с иностранными инвесторами ни по одному из них соглашения так и не были заключены [Макаров и др., 2019].

С целью преодоления инфраструктурных ограничений правительство Монголии продолжило строительство автодорог от месторождений Южного региона до границы с КНР, направив на него основную часть внешних займов, привлеченных в 2010–2014 гг.

В рамках «Программы создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия» монгольское правительство вновь вернулось к решению привлечь своих соседей к развитию железнодорожной сети.

В 2018 г. государственная компания «Эрдэнэс МГЛ» и Бюро железных дорог КНР подписали Меморандум о взаимопонимании в отношении строительства железных дорог Таван-Толгой – Зуун-Баян и Зуун-Баян – Ханги. Последняя дорога будет представлять собой ветку от Трансмонгольской дороги, которая позволит напрямую доставлять железную руду и уголь в ближайший металлургический центр КНР – город Баотоу. Кроме того, была достигнута предварительная договоренность о финансировании строительства этих дорог Банком развития Китая. А в 2019 г. в рамках празднования юбилея победы на Халхин-Голе руководство Монголии обратилось к России за кредитом в размере 100,0 млрд руб., также на реализацию проектов развития инфраструктуры. При этом в числе приоритетных были обозначены все те же железные дороги Таван-Толгой – Зуун-Баян и Зуун-Баян – Ханги.

Очевидно, что правительство Монголии, опасаясь чрезмерного усиления зависимости от Китая, пытается балансировать

между ним, западными странами и Россией, как оно это делало все последние годы.

Вместе с тем предварительный анализ позволяет изложить следующие соображения относительно российского участия в «Программе создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия».

Прежде всего, необходимо напомнить, что для России (в отличие от СССР) Монголия не представляет серьезного значения с точки зрения военно-стратегического положения, политических связей и торгово-экономического сотрудничества. В свою очередь, для Монголии наша страна давно не является идеологическим ориентиром, ключевым внешнеэкономическим партнером и гарантом ее суверенитета. Поэтому о стратегии масштабного сотрудничества в духе подготовленной ранее ОАО «РЖД» Концепции развития железных дорог Монголии на современном этапе не может быть речи.

В то же время отсутствие необходимости и возможности масштабного присутствия в Монголии требуют концентрации ограниченных усилий России на участии в решении актуальнейших проблем развития соседней страны, прежде всего, модернизации совместно созданной инфраструктуры.

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

Несмотря на то, что Трансмонгольская дорога в настоящее время обслуживает менее половины объема внешнеторговых грузов, она остается единственной магистралью, связывающей Монголию с Россией и КНР. Более того, строительство западными и китайскими инвесторами Южного, Восточного и Северного коридоров вновь усилит ее ключевую роль в транспортной сети и внешней торговле Монголии.

Поэтому сотрудничество в развитии Центрального коридора является приоритетным направлением российского участия в «Программе создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия». Дорожную карту проектов развития коридора, на наш взгляд, следует составить из трех блоков (этапов).

Первоочередными являются мероприятия по расширению провозных возможностей. В 2018 г. объем грузоперевозок по Трансмонгольской дороге достиг пределов проектных параметров. В то же время провозная способность магистрали может быть увеличена с 25,0 до 30,0–35,0 млн т в год за счет реализации проектов частичной модернизации (строительство новых развязок и промежуточных станций, а также вторых путей на отдельных участках) [Чепуркин, 2016]. Данные мероприятия могут быть реализованы АО «УБЖД» в рамках текущей программы развития.

Более затратные проекты по расширению провозных и пропускных возможностей следует сгруппировать во втором блоке. Помимо ветки Зуун-Баян – Ханги, в список приоритетных должен быть включен проект обходной линии Богдхан вокруг Улан-Батора. Его актуальность и значимость особо подчеркивались еще в рамках соглашения о сотрудничестве в области развития АО «УБЖД», заключенного в ходе визита Президента России В. В. Путина в Монголию в 2014 г.

Реализация этого проекта позволит не только перераспределить значительную часть грузового потока, но и в полной мере обеспечить самый быстрый и эффективный маршрут для транзитных контейнерных перевозок, а также решить проблемы транспортного движения в столице Монголии.

С учетом того, что ряд проектов развития Трансмонгольской дороги не был ранее реализован из-за недостатка финансирования и нежелательного изменения для обеих сторон паритетной структуры уставного фонда АО «УБЖД», немаловажное значение имеет проработка вопросов финансовой поддержки этих проектов, в том числе со стороны Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и банков КНР.

В состав второго блока следует также включить проекты, связанные с увеличением мощностей перевалки и обработки грузов. В числе приоритетных проектов выделяются модернизация пункта пропуска со сменой ширины колеи на китайско-монгольской границе Замын-Уд – Эрлянь и в перспективе строительство нового перехода Ханги – Мандал. Реализация этих проектов позволит усилить загрузку Центрального коридора.

В отношении вопроса комплексной модернизации Трансмонгольской железной дороги (строительство второго пути

и электрификация) следует отметить, что его решение должно быть увязано с ходом строительства Южного и Северного коридоров, которые смогут обеспечить необходимый для этого объем грузов. В целом мы полагаем, что проекты комплексной модернизации следует сгруппировать в третьем блоке развития Центрального коридора.

Последовательная реализация этих проектов по раскрытию ресурсного и транзитного потенциалов территории Монголии будет в наибольшей мере отвечать современным национальным интересам всех сторон в региональном треугольнике взаимных отношений России, Монголии и КНР.

Заключение

Многokратный рост объемов добычи полезных ископаемых в конце 2000-х годов позволил Монголии войти в число наиболее динамично развивающихся стран мира. Однако обратной стороной ресурсно-ориентированного развития стало возникновение критического уровня зависимости страны от экспорта минерального сырья в КНР.

Проблемы сырьевой зависимости и отсутствия внешнеэкономической диверсификации усугубляются слаборазвитой транспортной инфраструктурой Монголии. Единственная железнодорожная магистраль далеко не в полной мере соответствует новым маршрутам экспорта, большая часть которого направляется грузовым автотранспортом напрямую с новых месторождений в ближайшие металлургические центры КНР.

В результате монгольский экспорт подвержен высоким транспортным расходам, обременительным таможенно-пограничным процедурам и серьезным задержкам, которые приводят к увеличению торговых издержек. Более того, усиление роли автотранспорта в экспорте обостряет вторую главную проблему внешней торговли Монголии, связанную с полной зависимостью от поставок российских нефтепродуктов. Поскольку чем больше экспортируется автотранспортом минерального сырья в КНР, тем больше приходится импортировать дизельного топлива из России.

Очевидно, что формирование развитой железнодорожной сети является одним из ключевых аспектов повышения эффективности внешней торговли, запуска новых ресурсных мегапроектов

и дальнейшего развития экономики Монголии в целом. В то же время строительство новых железных дорог требует значительных капитальных вложений (миллиарды долларов).

Поэтому перед Монголией стоит непростая задача поиска оптимального баланса между улучшением условий выхода на внешние рынки, с одной стороны, и усилением зависимости от внешних партнеров, с другой стороны.

Трехсторонняя программа создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия в этом отношении могла бы стать платформой для согласования интересов сторон и мобилизации финансирования. Однако привлечь соседние страны и западных инвесторов горнодобывающих проектов к строительству новых железных дорог правительству Монголии до сих пор не удалось. Во многом это связано с политикой правительства Монголии по сбалансированному привлечению внешних партнеров к освоению сырьевой базы и развитию инфраструктуры.

Позиция России по участию в программе была понятна еще до ее согласования. Финансировать строительство новых железных дорог от крупнейших месторождений Монголии до границы с КНР без участия в их освоении вполне обоснованно считается нецелесообразным.

К тому же Россия через совместную компанию «Улан-Баторская железная дорога» может сохранять участие в управлении единственной железнодорожной магистралью и планах Монголии по увеличению объемов экспорта на рынки Южной Кореи, Японии, Северной Америки и Европы за счет формирования новых выходов к морским портам КНР и России.

В этой связи дальнейшее участие России в развитии Центрального железнодорожного коридора является наиболее стратегически и экономически целесообразным подходом к укреплению экономической базы российско-монгольского сотрудничества в долгосрочной перспективе.

В отношениях с КНР руководство Монголии вынуждено еще более тщательно балансировать, стремясь, с одной стороны, сохранить рост объемов экспорта на китайский рынок, а с другой – не попасть в полную экономическую зависимость, ограничивая привлечение китайских инвестиций и кредитов в развитие ресурсных и инфраструктурных проектов.

Поэтому Монголии, скорее всего, придется самостоятельно начать строительство наиболее востребованных железных дорог и пойти на значительные уступки западным компаниям для их привлечения в рамках концессий к совместному решению общих задач увеличения объемов добычи и эффективной транспортировки на экспорт минерального сырья.

Литература/ References

Борисов Г.О., Дондоков З.Б.-Д., Намжилова В.О. Экономический коридор Китай – Монголия – Россия: режим ожидания // ЭКО. 2017. № 5. С. 98–106
Borisov, G.O., Dondokov, Z.B.-D., Namzhitlova, V.O. (2017). Economic corridor China – Mongolia – Russia: standby mode. *ECO*. No. 5. Pp. 98–106. (In Russ.).

Винокуров Е.Ю., Лобырев В.Г., Тихомиров А.А., Цукарев Т.В. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. СПб: ЦИИ ЕАБР, 2018. 74 с.

Vinokurov, E. Yu., Lobyrev, V.G., Tikhomirov, A.A., Tsukarev, T.V. (2018). *Silk Road Transport Corridors: potential for growth in cargo traffic through the EEU*. St. Petersburg.: CIS EADB., 74 p. (In Russ.).

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

Grayvoronsky, V.V. (2011). Modernization of railway transport in Mongolia and the role of Russian-Mongolian cooperation. *Eastern analytics*, No. 2. Pp. 123–130. (In Russ.).

Макаров А.В., Макарова Е.В., Михеева А.С. Внешнеэкономические связи Монголии: современная ситуация и проблемы развития // ЭКО. 2019. № 6. С. 62–82. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2019-6-62-82

Makarov, A.V., Makarova, E.V., Mikheeva, A.S. (2019). Foreign economic relations of Mongolia: current situation and development problems. *ECO*. No. 6. Pp. 62–82. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2019-6-62-82

Чепуркин Ю.В. Международный проект «Программа технической модернизации и развития АО «Улан-Баторская железная дорога» до 2020 года» // Бюллетень ученого совета Института экономики и развития транспорта. 2016. Вып. 1. С. 19–27.

Chepurkin, Yu.V. (2016). International project «Program for technical modernization and development of Ulan-Bator Railway». *Bulletin of the Economics and Transport Development Institute*, No. 1. Pp. 19–27. (In Russ.).

Erdenechimeg, E. (2016). Logistics and transport challenges in Mongolia. *The Northeast Asian Economic Review*. No. 2. Pp. 21–37.

Gupta, P., Li, B.G., Yu, J. (2015). *From Natural Resource Boom to Sustainable Economic Growth: Lessons for Mongolia*. IMF Working Paper, WP/15/90. 31 p.

Managing for development results: Rail infrastructure tariffs – enabling private sector development in Mongolia's railway sector. Asian Development Bank, 2014. Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/31216/rail-infrastructure-tariffs-mongolia.pdf> (accessed 05.12.2017).

Mongolia: Road sector development to 2016. (2011). Asian Development Bank. Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/29626/mon-road-sector-development-2016.pdf> (accessed 30.10.2017).

Mongolia. Taming the tyrannies of distance and isolation: a transport strategy for Mongolia. (1999). Washington, DC: World Bank, 66 p.

Статья поступила 01.06.2020.

Статья принята к публикации 20.06.2020.

Для цитирования: 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. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2020-10-34-49.

Summary

Makarov, A.V., Cand. Sci. (Geogr.), Baikal Institute of Nature Using Management, SB RAS, Makarova, E.V., Cand. Sci. (Econ.), East Siberia State University of Technology and Management, Andreev, A.B., Cand. Sci. (Geogr.), Baikal Institute of Nature Using Management, SB RAS, Ulan-Ude

The Mongolian Corridor: Problems and Prospects of Mongolian Transport Network Development

Abstract. The paper analyzes problematic issues of the transit-transport network development of Mongolia affecting the current policy of Russian-Mongolian cooperation in the area of railway transport. The authors discuss plans of forming railway corridors within the framework of the China-Mongolia-Russia Economic Corridor Development Program.

Particular attention is paid to analysis of dynamics, structure and routes of freight flows. It is concluded that the underdeveloped Mongolian transport infrastructure is a serious limitation to increase further exports. The initiatives of Russia and China in development of the railway network in Mongolia are examined. It turns out that they were not implemented due to government's fears of an increasing role of neighboring countries in the Mongolian economy. It is shown that the Mongolian leadership, using transit rhetoric, continues to attract the maximum number of external partners to improve conditions for entering foreign markets and at the same time maintain its economic independence.

Proposals to form a strategy for cooperation between Russia and Mongolia in the field of railway infrastructure development are made. Further participation of Russia in the Central Corridor development is considered as a key area of bilateral cooperation.

Keywords: *Mongolia; Russia; China; international economic cooperation; transport infrastructure; railgate; economic corridor development*

For citation: Makarov, A.V., Makarova, E.V., Andreev, A.B. (2020). The Mongolian Corridor: Problems and Prospects of Mongolian Transport Network Development. *ECO*. No. 10. Pp. 34-49. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2020-10-34-49.