

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-11-144-157

Монголия: между Россией и Китаем (пути реализации транзитного потенциала)¹

А.В. МАКАРОВ, кандидат географических наук
E-mail: bulagat@mail.ru; ORCID: 0000-0003-2982-8170

Байкальский институт природопользования СО РАН

Е.В. МАКАРОВА, кандидат экономических наук
E-mail: elma79@yandex.ru; ORCID: 0000-0003-3537-3133

Восточно-Сибирский государственный университет технологий и управления

А.Н. БЕШЕНЦЕВ, доктор географических наук
E-mail: abesh@binm.ru; ORCID: 0000-0003-3625-3600

Байкальский институт природопользования СО РАН, Улан-Удэ

Аннотация. В статье приводятся результаты визуализации и анализа планов развития железнодорожных и энергетических коридоров между Китаем и Россией через Монголию. Показывается, что в настоящее время реализации транзитного потенциала Монголии в части грузовых перевозок препятствуют неудовлетворительное состояние Трансмонгольской магистрали и отсутствие железных дорог на ряде перспективных направлений грузовых потоков. А строительство газопровода из Западной Сибири в Китай через территорию Монголии тормозит отсутствие четких договоренностей стран-участниц. Переговоры могут быть длительными. Трансмонгольская магистраль и транзитный газопровод «Союз–Восток» в долгосрочной перспективе могут стать основой Монгольского коридора, в котором будут не только перемещаться транзитные потоки грузов и энергоресурсов, но и осуществляться диверсифицированная экономическая деятельность.

Ключевые слова: Россия; Монголия; Китай; трехстороннее сотрудничество; международный экономический коридор; трансграничная инфраструктура

Введение

Монголия – государство в Восточной Азии, зажатое между Россией и Китаем и не имеющее выхода к морю. Наличие богатой сырьевой базы и особенности географического положения определяют специфику ее внешней торговли, для которой характерен один из самых высоких в мире уровней концентрации экспорта (как в части товаров, так и рынков сбыта). Около 90% экспорта

¹ Статья подготовлена в рамках государственного задания БИП СО РАН (проект № 0273-2021-0003).

формируют уголь, медный концентрат и железная руда, которые почти полностью отправляются в Китай.

Отсутствие возможностей для диверсификации подрывает позиции монгольских экспортеров, которые вынуждены продавать полезные ископаемые китайским компаниям по ценам гораздо ниже среднемировых.

Вместе с тем Монголия имеет ограниченные запасы месторождений нефти, и у нее отсутствует нефтепереработка, поэтому она сильно зависит от импорта нефтепродуктов, до 90% которых поставляет Россия (НК «Роснефть»). Россия остается также равноправным партнером в совместном предприятии «Улан-Баторская железная дорога». Наряду с этим наша страна является одним из основных конкурентов Монголии по поставкам минерального сырья в Китай.

Зависимость от экспорта полезных ископаемых в Китай и импорта нефтепродуктов из России рассматривается в Монголии как основная угроза национальной безопасности. В то же время Монголия стремится воспользоваться своим положением между двумя мировыми державами для развития инфраструктуры, выхода к морю и диверсификации экономики.

В 2016 г. три страны согласовали Программу создания Монгольского экономического коридора², в рамках которой прорабатывается реализация ряда планов развития инфраструктуры, позволяющих вывести на новый уровень трехстороннее экономическое сотрудничество.

Кардинальное изменение международной ситуации после начавшейся специальной военной операции России на Украине и последовавшие за ней антироссийские санкции усилили не только значимость этих планов для трех стран, но и опасения относительно их успешной реализации.

В этой связи анализ предпосылок, проблем и перспектив создания Монгольского экономического коридора представляется крайне актуальным.

² Программа создания экономического коридора Китай–Монголия–Россия. Минэкономразвития России. 2016. [Эл. ресурс]. URL: https://economy.gov.ru/material/file/80c240c6a439ba99e9b254fa9254317f/programma_ekonomicheskogo_koridora_kitay_mongoliya_rossiya.pdf (дата обращения: 12.11.2016).

Проблемы развития транспортных коридоров

Взаимосвязанное развитие транспортной инфраструктуры для увеличения объемов транзита грузов через Монголию рассматривается в качестве приоритетного направления Программы. Реализовать это планируется за счет формирования четырех железнодорожных коридоров (рис. 1).

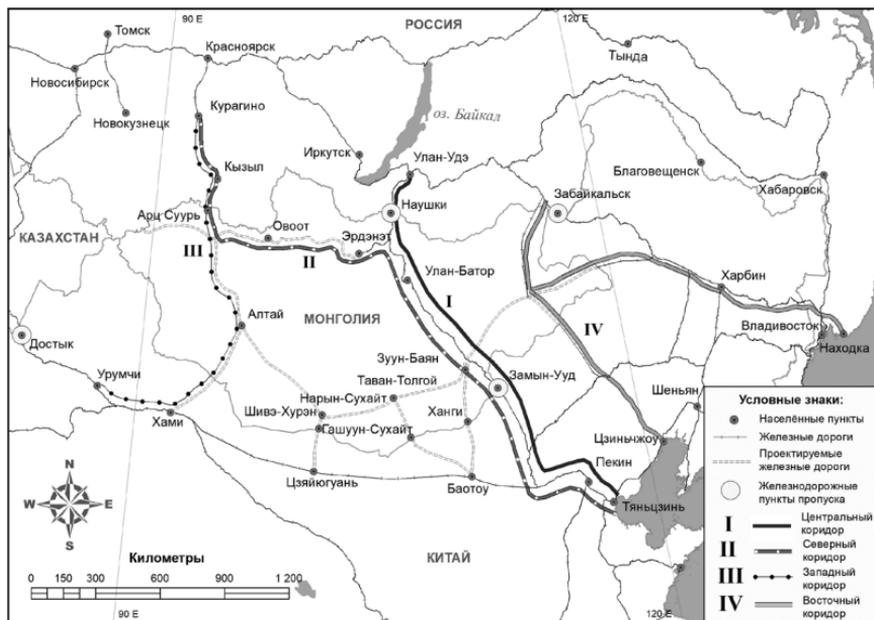


Рис. 1. Планы развития железнодорожных коридоров через Монголию

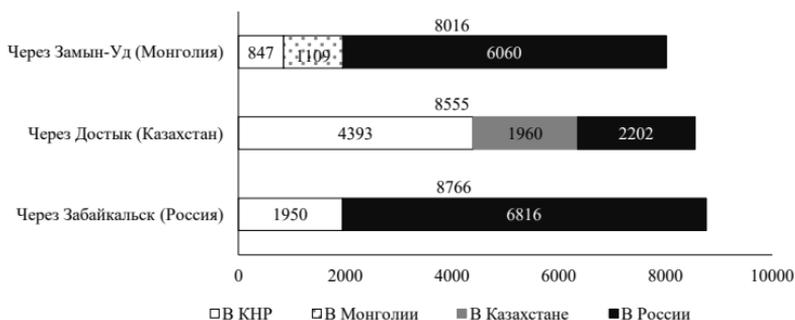
Вопрос развития Центрального коридора стоит первым в списке потенциальных проектов и связан с модернизацией Трансмонгольской дороги. На данный момент – это единственная железнодорожная магистраль, соединяющая Монголию с Россией и Китаем. Управляет ею совместная российско-монгольская компания «Улан-Баторская железная дорога» (АО «УБЖД»).

Вопросы развития Северного, Западного и Восточного коридоров составляют остальную часть железнодорожного блока Программы. Северный и Западный коридоры представляют интерес для России и Китая в качестве новых маршрутов, соединяющих Сибирь со столичным и западным регионами Китая. Восточный

коридор представляет интерес для Монголии как новый выход к морским портам Китая и России [Erdenechimeg, 2016].

Эти три коридора требуют строительства новых железных дорог. При этом мобилизовать финансирование для строительства российского (Курагино – Кызыл) и монгольских (Овоот – Эрдэнэт и Арц Сурь – Кобдо – Такешкен) участков Северного и Западного коридоров до сих пор не удалось.

Таким образом, Центральный коридор на базе Трансмонгольской дороги на данный момент не имеет альтернативы [Clarke & Piatkowski, 2019; Макаров и др., 2020]. Транзитный потенциал этой дороги традиционно связывается с ее преимуществом как кратчайшего железнодорожного маршрута между Пекином и Москвой (рис. 2)



Источник: Mongolia: Taming the tyrannies of distance and isolation: a transport strategy for Mongolia. World Bank, 1999.

Рис. 2. Расстояния по железным дорогам от Пекина до Москвы, км

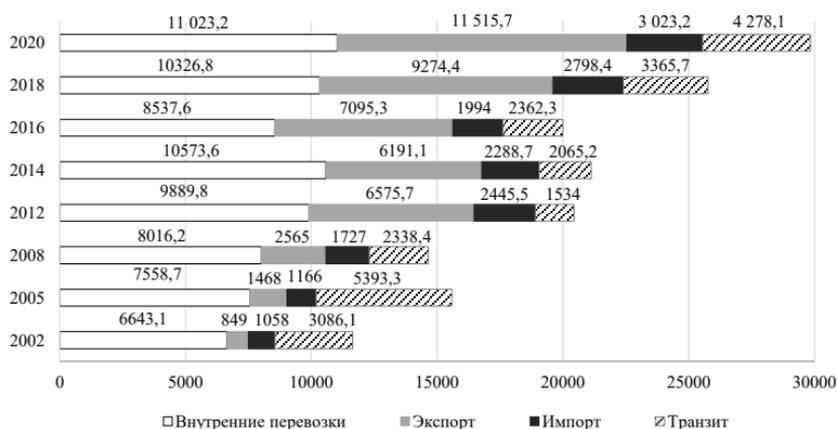
Однако раскрыть этот потенциал для высокодоходных контейнерных потоков между Китаем и Европой не удастся: в 2020 г. через Монголию было перевезено только 3,6% контейнеров (19,5 тыс. ДФЭ³), проследовавших по маршруту Китай – Европа – Китай, тогда как Казахстан забрал на себя 91,4% этого потока (500,2 тыс. ДФЭ), а России досталось лишь 5% (27,3 тыс. ДФЭ)⁴.

³ ДФЭ – двадцатифутовый эквивалент груза (1 ДФЭ – 21,6 тонны).

⁴ Контейнерные железнодорожные перевозки на Евразийском пространстве в 2020 году. Информационно-аналитический обзор. Eurasian Rail Alliance Index. 2021 [Эл. ресурс]. URL: http://index1520.com/upload/medialibrary/ff6/ERA-Review-2020_RU.pdf (дата обращения 20.06.2021).

Тому есть ряд причин. Во-первых, грузовую базу динамично растущего транзита в Европу формирует не Пекинская агломерация, а мегаполисы Центрального Китая (Сиань, Чэнду, Чунцин и Чжэнчжоу). Они же являются основными пунктами назначения контейнерных грузов из Европы. Поэтому China Railway Group поощряет использование Казахстанского маршрута, предоставляя тарифные скидки, а внутренние провинции Китая еще и субсидируют национальных перевозчиков [Винокуров и др., 2018; Оторбаев и др., 2021]. Кроме того, между Казахстаном, Россией и Беларуссией в рамках Таможенного союза отменены таможенные процедуры, что существенно упрощает перевозку контейнерных грузов по Казахстанскому маршруту.

Во-вторых, Трансмонгольская дорога функционирует на пределе своих возможностей. Вообще, однопутная железная дорога на тепловозной тяге мало подходит на роль сухопутного моста между Китаем, Россией и Европой. В 2020 г. объем грузоперевозок по Трансмонгольской дороге приблизился к 30,0 млн т в год (рис. 3). При этом ее проектная мощность составляет 25,0 млн т в год. Это существенно влияет на пропускную способность дороги и скорость движения по ней, тем более что сам путь и подвижной состав нуждаются в обновлении.



Источник: Key indicators of railway transport by year. Mongolian Statistical Information Service [Эл. ресурс]. URL: http://1212.mn/Stat.aspx?LIST_ID=976_L12&type=tables (дата обращения: 23.09.2021).

Рис. 3. Грузовые перевозки железнодорожным транспортом в Монголии в 2002–2020 гг., тыс. т

Основу монгольского транзита формируют лесоматериалы и минеральное сырье из Сибири в северо-восточные провинции Китая; в обратном направлении идут главным образом малоценные грузы, которые везут через Монголию из-за перегруженности перехода в Забайкальске.

В связи с ожидаемым ростом экспортных грузоперевозок в Монголии возможность для увеличения транзита даже этих грузов отсутствует. В 2022 г. должно быть завершено строительство ветки от Трансмонгольской дороги до крупнейшего в мире угольного месторождения Таван-Толгой. Планируется также строительство ветки от Эрдэнэта до крупного месторождения угля Овоот. В результате с автодорог на Трансмонгольскую магистраль начнут перемещаться значительные объемы угля, вытесняя с нее другие грузы. Это станет еще одним препятствием на пути ее задействования в ближайшие годы для расширения торговли между Россией и Китаем.

В целом увеличение объемов грузоперевозок по Трансмонгольской дороге требует кардинального улучшения ее пропускной способности. Собственники дороги – Россия и Монголия – это прекрасно понимают. В трех программах ее развития (до 2010, 2020 и 2030 гг.) ставилась задача увеличения мощности минимум до 60,0 млн т в год [Грайворонский, 2011; Чепуркин, 2016]. Однако за последние двадцать лет акционеры так и не смогли договориться о привлечении инвестиций в модернизацию дороги (строительство второго пути и электрификация).

Более того, Монголия в течение длительного времени сдерживает тарифы на основные грузовые и пассажирские перевозки, что объясняет низкую доходность совместной компании и отсутствие средств даже на модернизацию подвижного состава^{5,6}.

Хотя нет сомнений в том, что модернизированная до двухпутной электрифицированной магистрали Трансмонгольская дорога сможет привлечь значительные объемы грузоперевозок,

⁵ Managing for development results: Rail infrastructure tariffs—enabling private sector development in Mongolia’s railway sector. Asian Development Bank. 2014 [Эл. ресурс]. URL: <http://www.adb.org/sites/default/files/publication/31216/rail-infrastructure-tariffs-mongolia.pdf> (дата обращения: 10.08.2019).

⁶ Railway Sector Assessment for Mongolia. Central Asia Regional Economic Cooperation Program. 2021 [Эл. ресурс]. URL: http://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-RSA-MON_FA_21MAY2021_WEB.pdf (дата обращения: 01.04.2021).

потенциальные инвесторы в лице России и Китая должны быть удовлетворены планами возврата инвестиций.

Пока не будет решен ключевой вопрос финансирования этих мероприятий, планы превращения Трансмонгольской дороги в один из основных транспортных коридоров Евразии будут оставаться далекими от реализации.

Перспективы развития энергетических коридоров

Проекты развития инфраструктуры для экспорта энергоресурсов из России в Китай также относятся к числу важнейших направлений Программы.

Инициативы экспорта *электроэнергии* из Восточной Сибири в столичный регион Китая через Монголию восходят еще к плану 1990-х годов по строительству ЛЭП 500 кВ «Братск–Пекин» [Бушуев и др., 1998]. В 2010-х годах он был реанимирован в рамках новой инициативы формирования Азиатской энергетической суперсети⁷, предполагающей организацию экспорта электроэнергии Ангаро-Енисейского каскада ГЭС и будущих объектов возобновляемой энергетики Монголии в Китай, и в целом интеграцию энергосистем стран Северо-Восточной Азии (рис. 4).

Однако сегодня перспективы реализации этих планов выглядят туманно. Во-первых, на современном этапе в Восточной Сибири отсутствуют достаточные объемы электроэнергии, которые бы сделали экономически оправданным строительство инфраструктуры для ее экспорта в Китай [Санеев и Воронин, 2013]. Во-вторых, масштабное развитие возобновляемой энергетики в Монголии в ближайшие годы также не представляется очевидным. В-третьих, эти планы уже не отвечают современной политике экспорта электроэнергии с российского Дальнего Востока в Китай⁸. Одним словом, реализация этих идей представляется делом довольно отдаленного будущего [Марченко и др., 2018].

⁷ Gobitec and the Asian Supergrid for Renewable Energy Sources in Northeast Asia. Energy Charter Secretariat. 2014 [Эл. ресурс]. URL: http://www.energycharter.org/fileadmin/DocumentsMedia/Thematic/Gobitec_and_the_Asian_Supergrid_2014_en.pdf (дата обращения: 14.10.2015).

⁸ Энергетическая стратегия России на период до 2030 года. Минэнерго России. 2015 [Эл. ресурс]. URL: <https://minenergo.gov.ru/node/1026> (дата обращения: 04.11.2015).

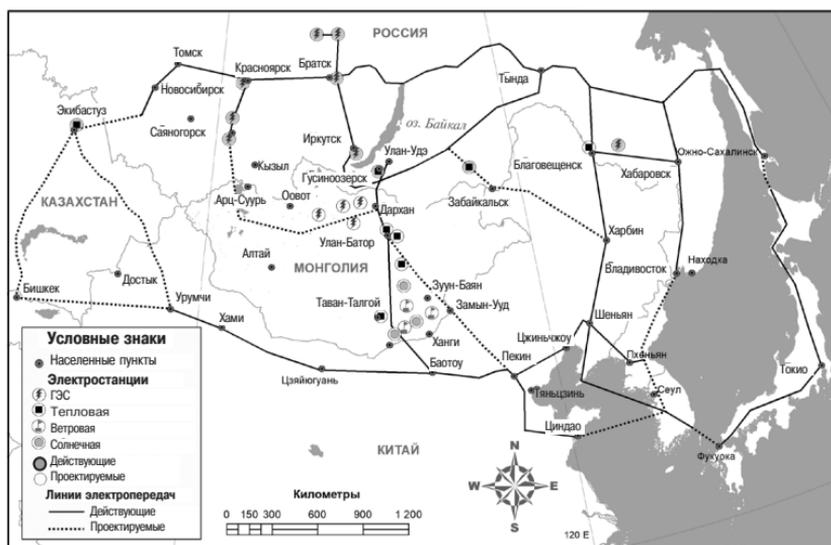


Рис. 4. Планы интеграции национальных энергосистем Северо-Восточной Азии

Более ясные перспективы в последние годы приобрел план строительства *транзитного газопровода* через Монголию (рис. 5). Этот маршрут рассматривался еще в меморандуме 1997 г. о взаимопонимании в части транспортировки природного газа из России в Китай и разработки Ковыктинского месторождения [Санеев и др., 2000; Воропай и др., 2014].

Напомним, что в свое время Монгольский маршрут был также отклонен при строительстве газопровода «Сила Сибири» в связи с транзитными рисками. Однако еще до запуска последнего в 2019 г. Россия и Китай вернулись к обсуждению проекта нового газопровода через Монголию.

В 2021 г. «Газпром» утвердил технико-экономический анализ проекта строительства газопровода «Союз-Восток», который станет продолжением газопровода «Сила Сибири-2» на территории Монголии. Планируется, что мощности этого газопровода позволят перенаправить на восток газ с месторождений Ямала.

В целом, газопровод «Сила Сибири-2» призван объединить западную и восточную газотранспортные системы России в единую сеть, усилив тем самым надежность экспортных поставок. С его строительством будут газифицированы промышленные центры Восточной Сибири.

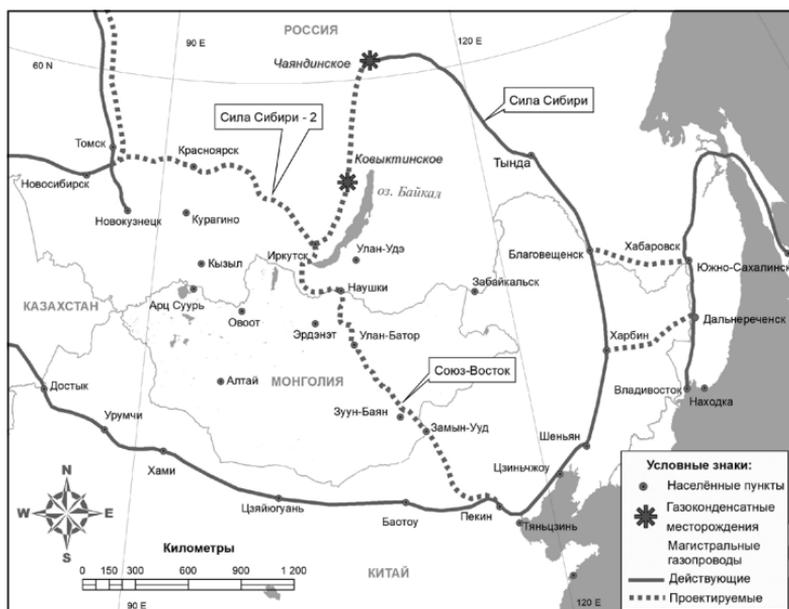


Рис. 5. План строительства транзитного газопровода через Монголию

Монголия же в результате получит новый источник дохода в виде платы за транзит, а также, что более важно, новые возможности для развития благодаря доступу к трубопроводному газу. В частности, для страны, испытывающей острый дефицит нефтепродуктов, очень актуальны перспективы использования газа в качестве моторного топлива, а также возможность создания крупного источника маневренной мощности за счет строительства газотурбинной электростанции.

Однако перспективы реализации этого проекта от Монголии никак не зависят. Все будет решаться на уровне российско-китайских договоренностей. С одной стороны, поставки по газопроводу Ямал – Европа были прекращены в марте 2022 г. С другой – в начале 2022 г. по итогам встречи глав РФ и КНР было заключено соглашение о поставках газа в КНР с сахалинских месторождений по действующему газопроводу «Сахалин–Хабаровск–Владивосток»⁹.

⁹ Согласно техническому соглашению между «Газпромом» и CNPC от 16.06.2022 г. в качестве точки входа газа в Китай определен подводный переход через пограничную реку Уссури.

Решение о реализации более масштабного проекта по перенаправлению поставок газа с месторождений Западной Сибири через Монголию будет зависеть от результатов дальнейших переговоров России и Китая. При этом нужно учитывать, что процесс переговоров и реализации этого проекта может занять продолжительное время.

В обозримой перспективе вполне реалистичными могут стать планы модернизации Трансмонгольской магистрали и строительства газопровода «Союз–Восток» – двух ключевых объектов Центрального коридора (рис. 6).

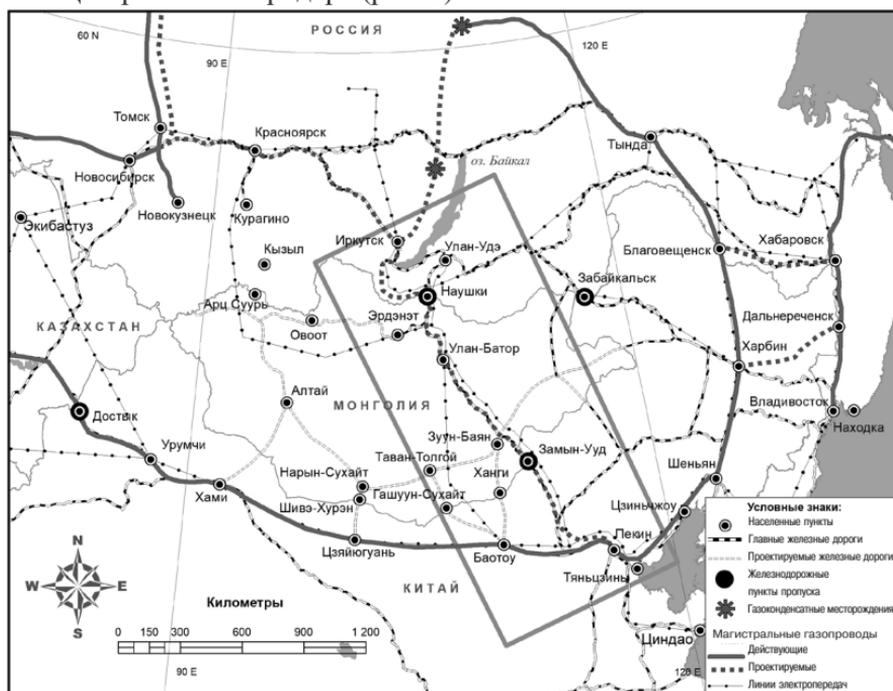


Рис. 6. Зона формирования Центрального коридора

В дальнейшем трехстороннее сотрудничество в рамках Программы может быть максимизировано за счет развития еще двух коридоров через Монголию. Северный – из Красноярска в Пекин – значительно улучшит возможности для торговли России и Монголии с Китаем.

Западный коридор из Красноярска в Урумчи предоставит России и Монголии новый выход в западный регион Китая и далее

в страны Южной Азии, а также предложит наиболее короткий путь для транзита контейнерных грузов между центральными провинциями Китая и Европой. Помимо минерального сырья эти коридоры могут быть задействованы для экспорта в Китай лесопромышленной и продовольственной продукции и импорта широкой линейки товаров производственного и потребительского назначения.

Развитие этих коридоров будет отвечать общей логике создания дополнительных возможностей для многократного роста торговли между Россией и Китаем. Причем действующий и планируемые коридоры через Монголию позволят значительно нарастить объемы грузоперевозок, не усиливая нагрузку на Восточный полигон железных дорог России. Поэтому развитие этих коридоров, наряду с расширением Восточного хода (Транссиба и БАМа) и строительством новых пограничных переходов на Дальнем Востоке, имеет стратегически важное значение для региональной торговли.

Заключение

Расположение на пересечении кратчайших наземных маршрутов транзита грузов и энергоресурсов в центре Евразии дает Монголии уникальную возможность стать одним из ключевых связующих звеньев в экономике континента. Однако для того чтобы воспользоваться этой возможностью, требуется соответствующая инфраструктура.

Реализации транзитного потенциала Монголии в части грузовых перевозок препятствуют неудовлетворительное состояние Трансмонгольской магистрали и отсутствие железных дорог на ряде перспективных направлений грузовых потоков. Эти препятствия во многом объясняют выбор зарубежных грузоперевозчиков в пользу альтернативных маршрутов через Казахстан или прямого сообщения между Россией и Китаем в Забайкальске.

Более того, отсутствие в Монголии развитой сети железных дорог продолжает сдерживать освоение крупнейших месторождений и поставки минерального сырья на экспорт. Поэтому Монголии необходимо предпринять ряд конкретных мер, которые сделают инвестиции в Трансмонгольскую магистраль привлекательными для России и Китая, и в целом показать себя перспективным партнером в развитии Центрального коридора.

В дальнейшем трехстороннее сотрудничество может быть максимизировано за счет развития новых железнодорожных коридоров. Это значительно улучшит возможности для взаимной торговли и транзита грузов.

Монголия также серьезно усилит свое значение в качестве сухопутного моста между Россией и Китаем в результате строительства транзитного газопровода через ее территорию. Следование в русле интересов соседних государств позволит ей стать участником новой фазы российско-китайского сотрудничества в области поставок природного газа. В этом отношении руководству страны необходимо в своей политике учитывать тот факт, что возможности реализации ее транзитного потенциала зависят от согласованной позиции двух соседних государств.

Всемерная поддержка со стороны Монголии планов создания международного экономического коридора позволит не только привлечь соседние государства к развитию совместной инфраструктуры и направить транзитные потоки грузов и энергоресурсов через ее территорию, но и в целом заложить прочный фундамент для дальнейшего развития.

Литература

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

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

Воропай 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.

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

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

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.

Оторбаев Д., Бордачёв Т., Белоус Ю., Жиенбаев М., Королёв А. Железнодорожный каркас Евразии: достижения, проблемы и перспективы континентальной связанности. М.: Международный дискуссионный клуб «Валдай», 2021. 35 с.

Санеев Б.Г., Воронин П.А., отв. ред. Топливо-энергетический комплекс Иркутской области: современное состояние и перспективы развития. М.: Энергия, 2013. 304 с.

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.

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. № 1. С. 19–27.

Clarke J.L., Piatkowski M.M. Mongolia Central Economic Corridor Assessment. World Bank, 2019. [Эл. ресурс]. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/951491558704462665/Mongolia-Central-Economic-Corridor-Assessment-A-Value-Chain-Analysis-of-Wool-Cashmere-Meat-and-Leather-Industries> (дата обращения: 28.09.2021).

Erdenechimeg E. Logistics and transport challenges in Mongolia // The Northeast Asian Economic Review. 2016. № 2. P. 21–37.

Статья поступила 24.07.2022

Статья принята к публикации 05.08.2022

Для цитирования: Макаров А.В., Макарова Е.В., Бешенцев А.Н. Монголия: между Россией и Китаем (пути реализации транзитного потенциала) // ЭКО. 2022. № 11. С. 144–157. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-11-144-157

Summary

*Makarov, A.V., Cand. Sci. (Geogr.). E-mail: bulagat@mail.ru
Baikal institute of nature using management SB RAS,*

*Makarova, E.V., Cand. Sci. (Econ.). E-mail: elma79@yandex.ru
East Siberian State University of Technology and Management,*

*Beshentsev, A.N., Doct. Sci. (Geogr.). E-mail: abesh@binm.ru
Baikal institute of nature using management SB RAS, Ulan-Ude*

Mongolia: between Russia and China (Ways of Realizing Transit Potential)

Abstract. The paper summarizes the results of the visualization and analysis of plans for the development of rail and energy corridors between China and Russia via Mongolia. It shows that at present the implementation of Mongolia's transit potential in terms of freight transportation is hindered by the unsatisfactory condition of the Trans-Mongolian Railway and the lack of railroads in a number of promising freight directions. Plans to build a gas pipeline from Western Siberia to China via Mongolian territory are hindered by the lack of clear agreements between the participating countries. Negotiations may continue for a long time. At the same time, the Trans-Mongolian Railway and the Soyuz-East gas transit pipeline in the long term could become the basis of the Mongolian corridor, which will not only move the transit flows of goods and energy resources, but also carry out diversified economic activities.

Keywords: *Russia; Mongolia; China; trilateral cooperation; international economic corridor; cross-border infrastructure*

References

Bushuev, V.V., Mastepanov, A.M., Makarov, V.M., Kuleshov, V.V., Chernyshev, A.A., Merenkov, A.P., Saneev, B.G. (1998). The goals of the energy strategy of Siberia and the ways to them. *ECO*. No. 8. Pp. 71–87. (In Russ.).

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.).

Clarke, J.L., Piatkowski, M.M. (2019). *Mongolia Central Economic Corridor Assessment*. World Bank. Available at: <http://documents.worldbank.org/curated/en/951491558704462665/Mongolia-Central-Economic-Corridor-Assessment-A-Value-Chain-Analysis-of-Wool-Cashmere-Meat-and-Leather-Industries> (accessed 28.09.2021).

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

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.).

Makarov, A.V., Makarova, E.V., Andreev, A.B. (2020). 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

Marchenko, O.V., Podkovalnikov, S.V., Savelyev, V.A., Solomin, S.V., Chudinova, L. Yu. (2018). Russia in the Eurasian electric power integration. *World Economy and International Relations*. No. 6. Pp. 18–29. (In Russ.).

Otorbaev, D., Bordachev, T., Belous, Yu., Zhienbaev, M., Korolev, A. (2021). *Iron frame of Eurasia: achievements, problems and prospects of continental connectivity*. Moscow: Valdai International Discussion Club. 35 p. (In Russ.).

Saneev, B.G., Sokolov, A.D., Popov, S.P., Claire, A.M., Ilkevich, N.I. (2000). 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*. No. 6. Pp. 49–56. (In Russ.).

Saneev, B.G., Voronin, P.A., eds. (2013). *Fuel and energy complex of Irkutsk region: current state and prospects for development*. Moscow: Energy, 304 p. (In Russ.).

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 Eurasian Economic Union*. St. Petersburg: CIS EADB, 74 p. (In Russ.).

Voropai, N.I., Podkovalnikov, S.V., Saneev, B.G. (2014). Interstate energy cooperation in North-East Asia: state, potential projects, energy infrastructure. *Energy policy*. No. 2. Pp. 55–65. (In Russ.).

For citation: Makarov, A.V., Makarova, E.V., Beshentsev, A.N. (2022). Mongolia: between Russia and China (Ways of Realizing Transit Potential). *ECO*. No. 11. Pp. 144–157. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-11-144-157