

# Экономический коридор Китай – Монголия – Россия: выстраивание инфраструктурной связанности в условиях глобальных вызовов<sup>1</sup>

**З.Б.-Д. ДОНДКОВ**, доктор экономических наук. E-mail: dzorikto@mail.ru

**В.О. НАМЖИЛОВА**, кандидат экономических наук. E-mail: dayavika@yandex.ru  
ФГБУН Бурятский научный ЦО РАН, Улан-Удэ

**Аннотация.** Усиливающаяся жесткая конфронтация России со странами Запада создает новые геополитические реалии для взаимодействия участников экономического коридора Китай – Монголия – Россия. В условиях переформатирования внешнеэкономических связей монгольское направление может стать важнейшим маршрутом, обеспечивающим выход российских товаров на международные рынки и импорт необходимой продукции. Авторы анализируют становление трехстороннего экономического коридора России, Монголии и Китая, оценивают влияние событий 2020–2022 гг. на реализацию его приоритетных инфраструктурных проектов. Отмечены неоднозначные последствия пандемии для сферы железнодорожных и автомобильных грузоперевозок, подчеркивается необходимость значительных инфраструктурных преобразований, в первую очередь на территории Монголии, для расширения транзитных возможностей монгольского направления.

**Ключевые слова:** экономический коридор Китай – Монголия – Россия; транзитные возможности; инфраструктурные преобразования; глобальные вызовы; пандемия COVID-19; закрытие границ; грузоперевозки; конфронтация; логистические цепочки

## Исторический фон инфраструктурной связанности

Трансграничные взаимодействия России, Монголии и Китая, включая транспортные и торговые связи, имеют давнюю историю. С формированием в России устойчивого спроса на чай появился Великий чайный путь, пролежавший от юго-восточных провинций Китая до центральной части Российской империи. Основной и кратчайший маршрут (Кяхтинский), по которому караванами перевозился чай, проходил от Ханькоу (ныне Ухань) через территорию современной Монголии, включая Ургу и Май-

---

<sup>1</sup> Статья подготовлена в рамках государственного задания № 121030500092–7 (проект «Разработка методологии обоснования направлений стратегического развития депрессивного региона в условиях эколого-экономических ограничений»).

мачен (современные Улан-Батор и Алтан-Булаг), Кяхту и далее по Сибирскому тракту [Епифанова, 2016]. С открытием Суэцкого канала в 1869 г. и сокращением сроков перевозки чая морским транспортом Великий чайный путь постепенно потерял былое значение.

Возрождение его центральной части – «монгольского коридора», соединяющего Россию, Монголию и Китай, началось в 1930-е гг. В условиях нарастания угроз Советскому Союзу со стороны милитаристской Японии, включая захват Маньчжурии и военные действия на реке Халхин-Гол, для руководства СССР резко возросло геополитическое значение Монголии. Знаковым событием стали строительство и ввод в эксплуатацию в 1940 г. железнодорожной ветки Улан-Удэ – Наушки, соединяющей Транссиб с границей Монголии [Третьяков, Поздняков, 2010]. Ее появление сыграло большую роль в укреплении связей двух стран и привело к развитию шоссейных дорог в этом регионе.

В послевоенные годы была построена Улан-Баторская (Трансмонгольская) железная дорога. На первом этапе (1947–1950 гг.) был введен в строй участок Наушки – Улан-Батор, на втором (1950–1955 гг.) – участок от Улан-Батора до Замын-Ууд [Третьяков, Третьяков, 2019]. Введение в действие в 1956 г. железнодорожной линии Улан-Батор – Цзинин (КНР) обеспечило прямое сообщение между СССР, Монголией и КНР и знаменовало новый этап в торгово-экономическом сотрудничестве трех государств. Кроме того, строительство новой магистрали привело к сокращению железнодорожного пути из Европы в Центральную Азию на 1025 км [Филин, Дугаржав, 2014].

В условиях ухудшения отношений между СССР и КНР в 1960-е гг. железная дорога Улан-Батор – Наушки – Улан-Удэ и автомобильная магистраль Улан-Батор – Кяхта – Улан-Удэ сохраняли высокую значимость для Монголии. На долю Советского Союза приходилось до 90% общего объема внешнеторгового оборота Монголии [Суходолов, Даваасурэн, 2019]. При этом практически вся военная и гражданская продукция перевозилась по центральным маршрутам «монгольского коридора», проходящим через Улан-Удэ.

С распадом СССР и ликвидацией Совета экономической взаимопомощи обрушилось и экономическое взаимодействие России с Монголией. С начала 1990-х гг. стал стремительно

сокращаться российско-монгольский товарооборот, включая ввоз в Монголию российской технической продукции и встречные поставки минерально-сырьевых ресурсов и продуктов животноводства [Намжилова, Батомункуев, 2021]. Вместе с тем основной поток грузоперевозок между Российской Федерацией и Китаем, нараставший с конца 1980-х гг., переместился на железную дорогу Харбин – Маньчжурия – Забайкальск – Карымская (бывшая Китайско-Восточная железная дорога, КВЖД). Следствием этого стал резкий спад грузопотока по Трансмонгольской дороге, включая транзитные перевозки между Россией и Китаем. Эта транспортная магистраль, соединяющая три страны, на долгие годы утратила свою значимость.

Новый шанс на перезагрузку «монгольского коридора» появился в 2013 г. с выдвижением китайской инициативы «Один пояс, один путь», направленной на создание евразийской экономической зоны для поставки товаров из КНР в Европу [Ли На, 2018]. В соответствии с ней предполагалось формирование шести международных сухопутных маршрутов, образующих экономический коридор «Китай – Монголия – Россия» (ЭККМР). Инициатива его создания была озвучена на встрече трех глав стран в Душанбе (2014 г.), и уже в 2016 г. в Ташкенте была принята «Программа создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия» (Программа). В числе ее приоритетных направлений – содействие взаимосвязанному развитию транспортной инфраструктуры, укрепление сотрудничества по организации трансграничных перевозок.

### **Инфраструктурные приоритеты экономического коридора**

Усиление инфраструктурной связанности признается необходимым условием формирования трехстороннего экономического коридора, способствующим конкурентоспособному встраиванию в мировые логистические маршруты. Планируемые в данной сфере проекты направлены на совершенствование транспортной инфраструктуры (в первую очередь, на территории Монголии) и состыковку с инфраструктурой соседних стран. Исследователи отмечают, что хотя в создании экономического коридора заинтересованы все три страны, для Монголии этот проект особенно

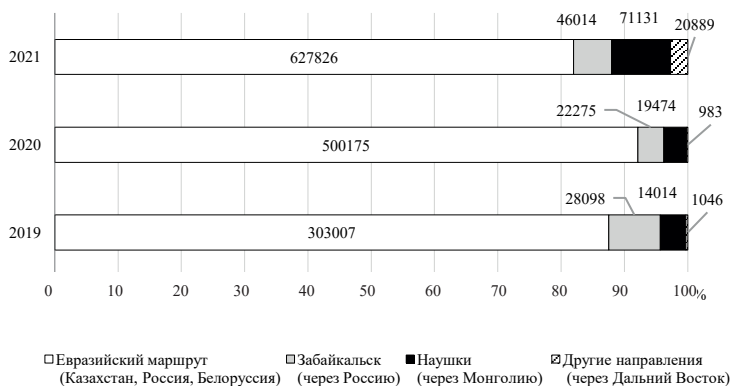
важен, поскольку напрямую влияет на ее экономическое и социальное развитие [Даваасурэн, Ариунжаргал, 2021].

Программа создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия включает тринадцать инфраструктурных проектов, из них приоритетным называется *развитие Центрального железнодорожного коридора*<sup>2</sup> – существующей Трансмонгольской железной дороги с ключевыми пунктами пропуска Замын-Ууд – Эрлянть на монголо-китайской границе и Наушки – Сухэ-Батор на российско-монгольской. Именно через них проходит значительная часть внешнеторговых грузов Монголии, включая импорт критически важных в условиях отсутствия выхода к морю и ограниченных возможностей собственного производства товаров (нефтепродукты, продукты питания, товары широкого потребления, оборудование и пр.). Основные экспортные грузы Монголии, вывозимые по Трансмонгольской магистрали – железная руда и медный концентрат в Китай (около трети железнодорожных составов), а также плавиковый шпат в Россию.

Наряду с обеспечением экспортно-импортных поставок Монголии укрепляется роль Трансмонгольской железной дороги в обеспечении транзитных перевозок между Китаем и Европой. В настоящее время железнодорожные грузоперевозки в трансграничье трех стран испытывают влияние общемировой тенденции контейнеризации грузов. Развертывание транспортно-логистических проектов в рамках реализации китайской инициативы Экономического пояса Шелкового пути привело к взрывному росту трансконтинентальных контейнерных железнодорожных перевозок, выгодно отличающихся скоростью доставки по сравнению с морскими перевозками. В последние годы монгольское транзитное направление активно развивается, хотя и уступает маршруту через Казахстан (рис. 1). Количество транзитных контейнерных составов, прошедших по Трансмонгольской железной дороге, выросло с 73 составов в 2015 г. до 2124 в 2020 г. [Макаров и др., 2021].

---

<sup>2</sup> Правительство Монголии, Китая и России назвали три приоритетных проекта в рамках строящегося Экономического коридора – торгпред РФ. URL: [https://news.rambler.ru/other/40906391/?utm\\_content=news\\_media&utm\\_medium=read\\_more&utm\\_source=copylink](https://news.rambler.ru/other/40906391/?utm_content=news_media&utm_medium=read_more&utm_source=copylink)



**Источник.** Информационно-аналитический обзор «Контейнерные железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в 2021 году». URL: <https://index1520.com/analytics/konteynerye-zheleznodorozhnye-perevozki-na-evraziyskom-prostranstve-v-2021-godu/>

*Рис. 1.* Количество контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ) на основных транзитных железнодорожных маршрутах Китай – Европа – Китай в 2019–2021 гг., ед.

Дальнейший рост привлекательности монгольского направления в системе трансконтинентальных перевозок упирается в ограничения пропускной способности магистрали и требует инфраструктурных преобразований. Очевидно, что необходимость строительства второй колеи и электрификации Трансмонгольской железной дороги и примыкающей к ней ветки «Заудинский – Наушки» назрела давно<sup>3</sup>, однако в решении этой проблемы наблюдается определенная пассивность, даже несмотря на приоритетный статус проекта развития Центрального железнодорожного коридора. Здесь сказываются и позиция Монголии по ограничению китайских инвестиций в инфраструктурные проекты, и нежелание участвовать в них западных инвесторов, и недостаточные финансовые возможности России. Кроме того, для России эта магистраль остается не самым приоритетным направлением, поскольку

<sup>3</sup> «Надавить на железнодорожников»: экс-министр экономики Бурятии резко высказался об РЖД. URL: [https://ulan.mk.ru/economics/2022/02/23/nadavit-na-zheleznodorozhnikov-eksministr-ekonomiki-buryatii-rezko-vyskazalsya-ob-rzhd.html?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews%2Fsearch%3Ftext%3D](https://ulan.mk.ru/economics/2022/02/23/nadavit-na-zheleznodorozhnikov-eksministr-ekonomiki-buryatii-rezko-vyskazalsya-ob-rzhd.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews%2Fsearch%3Ftext%3D)

основные сухопутные потоки внешнеторговых грузов восточных регионов РФ идут через Забайкальск по направлению Чита – Харбин – Пекин [Безруков, Фартышев, 2022. С. 101].

Тем временем Монголия приступила к активной фазе развития собственной железнодорожной сети, в первую очередь нацеливаясь на стыковку с китайскими железными дорогами. При существующих 1,9 тыс. км железных дорог планируется трехэтапное строительство новых путей протяженностью 6,6 тыс. км, что предполагает колоссальные изменения инфраструктурного ландшафта в трансграничье трех стран<sup>4</sup>. В настоящее время Монголия реализует три крупных проекта со сроками сдачи в эксплуатацию в 2022 г.: строительство участков Таван-Толгой – Зуунбаян (414 км), Таван-Толгой – Гашуунсухайт (267 км), Зуунбаян – Ханги (226 км). Следующие на очереди участки Арц-Суурь – Нарийнсухайт – Шивээхурэн (780 км) на западе, а также Чойбалсан-Хуут и Хуут-Бичигт (426 км) на востоке<sup>5</sup>. Таким образом, Монголия создает условия для перспективного запуска Западного и Восточного железнодорожных коридоров, намеченных Программой.

Вторым приоритетным направлением в рамках создания экономического коридора определено *развитие автомобильных перевозок по автомагистрали АН-3* (Улан -Удэ – Кяхта / Алтанбулаг – Дархан – Улан-Батор – Сайншанд – Замын-Ууд / Эрлянь – Внешний Пекин – Тяньцзинь). Однако в отличие от железнодорожного транзита, пусть даже действующего в условиях инфраструктурных ограничений, автомобильный транзит через Монголию еще находится в самом зачатке. Препятствий тому много, включая уровень развития автодорожной инфраструктуры, сложности в выстраивании логистических цепочек, ограниченную пропускную способность пограничных переходов и в целом низкую рентабельность автомобильных перевозок на расстояния более 1000 км.

Помимо физических барьеров в развитии автомобильного транзита по территории Монголии существуют и институциональные.

---

<sup>4</sup> Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого [Государственная политика в области железнодорожного транспорта] / Постановление Великого Государственного Хурала Монголии № 32 от 2010 г. URL: <https://mrtd.gov.mn/i/2559> (На монг.)

<sup>5</sup> Баруун болон зүүн босоо чиглэлийн төмөр замыг үргэлжлүүлэн барина [Работы продолжатся строительством западной и восточной вертикальных железных дорог]. URL: <https://mrtd.gov.mn/i/2969> (На монг.)

Хотя Россия, Монголия и Китай подписали Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автодорог в 2016 г., Китай снял ограничения на применение системы Международных дорожных перевозок (Transport International Rout) лишь в 2019 г. А практическое апробирование автодорожного транзита в ее рамках до сих пор сдерживается эпидемиологическими ограничениями, введенными на пограничных автомобильных пунктах пропуска в ответ на пандемию коронавируса.

Тем не менее на территории Монголии продолжает совершенствоваться автодорожная инфраструктура для запуска транзита по маршрутам АН-3 и АН-4 (Новосибирск – Барнаул – Горно-Алтайск – Ташанта / Улан Байшинт – Ховд – Ярантай / Такешкен – Урумчи – Каши – Хонкираф), включая строительство четырехполосной дороги Улан-Батор – Дархан, реконструкцию дорог в аймаках Баян-Улгий и Ховд, имеющим транзитный потенциал. В дополнение планируется строительство асфальтированных дорог в направлении пограничных пунктов пропуска Ульхан, Хавирга, Бичигт, Ханги, Гашуунсухайт, Цагаандэл-Уул<sup>6</sup>.

Третьим приоритетным направлением развития инфраструктуры экономического коридора было названо «изучение возможностей *участия китайских предприятий в модернизации электросетей России и Монголии*». В этом отношении подвижек мало, либо они не афишируются. Зато сейчас повышенное внимание приковано к другой инициативе – проекту *транспортировки газа из России в Китай через Монголию*.

Несмотря на то, что строительство газопровода не входит в перечень проектов «Программы создания экономического коридора», именно в этом направлении идет тесное взаимодействие, по крайней мере, российской и монгольской сторон. В 2019 г. «Газпрому» было поручено рассмотреть вариант строительства газопровода «Сила Сибири – 2» через территорию Монголии. В августе 2020 г. была создана компания специального назначения «Союз Восток» и начата работа по разработке технико-экономического обоснования проекта. В ноябре 2021 г. впервые озвучена дата старта строительства газопровода – 2024 г. В феврале 2022 г. стороны заявили о начале проектно-изыскательских работ. Таким

---

<sup>6</sup> Интервью министра транспорта Л. Халтар // Одрий сонин. 18.12.2020. (На монг.)

образом проект обретает все более четкие контуры. Параллельно российские ученые ведут исследования по моделированию газотранспортной системы Монголии с учетом перспективной реализации проекта трубопроводной транспортировки газа [Санеев и др., 2022].

Очевидно, что строительство газопровода через Монголию существенно усилит потенциал развития экономического коридора Китай – Монголия – Россия [Макаров, Макарова, 2021]. Вместе с тем перспективы реализации этого проекта остаются неясными. Хотя в настоящее время выполняются проектно-исследовательские работы, позиция Китая относительно газопровода по территории Монголии до сих пор непонятна. При этом Китай показал явный интерес к дальневосточному маршруту поставок российского газа с шельфовых месторождений острова Сахалин – газопроводу «Сила Сибири – 3». Несмотря на геополитические события, в июне 2022 г. ПАО «Газпром» и китайская компания China National Petroleum Corporation (CNPC) вслед за заключением долгосрочного договора купли-продажи природного газа подписали техсоглашение по этому проекту, определив основные технические параметры трансграничного участка газопровода и ресурсную базу<sup>7</sup>.

### **Экономический коридор в условиях пандемии**

Безусловно, реализации совместных инфраструктурных проектов в трансграничье России, Монголии и Китая во многом препятствовала пандемия COVID-19, повлекшая введение жестких ограничений на хозяйственную деятельность не только на государственных границах, но и внутри стран. Формирование экономического коридора в условиях пандемии проходило под влиянием необходимости обеспечивать международные перевозки, с одной стороны, и стремления государств к обособлению – с другой. Понятно, что суть экономического коридора – интенсификация потоков людей, товаров и услуг, однако в последние два года ключевые узлы пространственного каркаса коридора – пограничные пункты пропуска – стали усиливать барьерную функцию границ.

---

<sup>7</sup>«Газпром» и CNPC подписали техсоглашение по «Силе Сибири-3». URL: [https://www.eastrussia.ru/news/gazprom-i-cnpc-podpisali-tekhsoqlashenie-po-sile-sibiri-3/?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop](https://www.eastrussia.ru/news/gazprom-i-cnpc-podpisali-tekhsoqlashenie-po-sile-sibiri-3/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop)



Монголия и Россия были вынуждены оперативно реагировать на вспышку опасной инфекции в Китае. Хронология введения ограничительных мер в борьбе с распространением COVID-19 показывает, что первые шаги касались пресечения людских потоков: пункты пропуска на российско-китайской границе были закрыты уже 31 января 2020 г.<sup>8</sup>, пограничные переходы Монголии на границе с Китаем закрылись для китайских граждан с 1 февраля 2020 г.<sup>9</sup>, перемещение физических лиц через российско-монгольскую границу было приостановлено месяцем позже. Затем ограничения стали вводиться в отношении движения автомобильного грузового транспорта из-за риска распространения инфекции через водителей [Alicia Campi, 2020].

С начала вспышки COVID-19 в Китае Монголия предпринимала действенные меры по недопущению вируса внутрь страны, выявляя ввозные случаи заболевания на трехнедельном карантине<sup>10</sup>. Первые внутренние случаи заражения были выявлены только спустя десять месяцев после начала пандемии – источником стали водители международных грузовых рейсов, прибывшие из приграничных российских регионов. Из-за высокого риска обострения эпидемиологической обстановки Государственная чрезвычайная комиссия Монголии инициировала закрытие с 16 ноября 2020 г. автомобильных пунктов пропуска на границе с Россией, включая крупнейший пограничный переход Алтан Булаг (с российской стороны – МАПП Кяхта)<sup>11</sup>. Исключение было сделано для транспортных средств с медицинским грузом и продовольствием (разрешение на въезд раз в неделю), а также для грузовых автомобилей, импортирующих топливо через пограничный переход Улаанбайшинт / Ташанта. Хотя первоначально границы для автомобильного грузового

---

<sup>8</sup> Принято решение о временном ограничении движения через пункты пропуска на отдельных участках государственной границы Российской Федерации с Китайской Народной Республикой. URL: <http://government.ru/docs/38879/>

<sup>9</sup> Монголия ограничила передвижение граждан КНР через монголо-китайскую границу. URL: <https://www.montsame.mn/ru/read/214708>

<sup>10</sup> «Дотооддоо халдвар тараахгүйн тулд хилийн боомтуудаа анхаарах нь чухал» [«Важно уделять внимание пограничным пунктам пропуска для недопущения внутренних случаев заражения»]. URL: <https://news.mn/r/2370043/> (На монг.)

<sup>11</sup> Хилийн боомтуудыг түр хааж, нэвтрэх хөдөлгөөнийг зогсоов [Временно закрыты пограничные переходы, движение приостановлено]. URL: <https://news.mn/r/2373199/> (На монг.)

транспорта были закрыты до 15 января 2021 г., ограничения в общей сложности продлились три месяца.

Приостановка деятельности автомобильных пунктов пропуска на российско-монгольской границе вызвала скопление грузов в приграничных регионах и осложнение логистических цепочек. В первую очередь это затронуло Республику Бурятия, где консолидируется значительная часть следующих в Монголию грузов со всей России. Перевозчики были вынуждены переориентировать грузопоток на железную дорогу, которая в обычных условиях проигрывает конкуренцию автомобильному транспорту по многим параметрам (высокая стоимость и увеличенные сроки доставки, дополнительные расходы на перевалку грузов и складирование, особенности оформления таможенных документов). При этом возникло множество проблем из-за дефицита подвижного состава, перегруженности терминалов грузоперевалки, роста тарифов на перевозку.

Автомобильные пункты пропуска возобновили свою деятельность 23 февраля 2021 г., при этом для минимизации рисков распространения инфекции была введена новая схема: иностранным перевозчикам предписывалось передать прицеп с грузом монгольским экспедиторам в зоне таможенного оформления и досмотра АПП Алтан Булаг для последующего перемещения в конечные пункты назначения<sup>12</sup>.

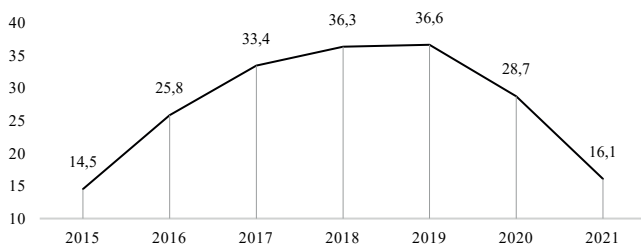
Более остро ситуация во время пандемии складывалась на границе Китая и Монголии. Закрытие государственных границ для пассажиропотоков и введение жестких ограничений на пересечение грузового автомобильного транспорта значительно повлияли на работу пунктов пропуска [Sanjmyatav, 2020]. А коль скоро стратегические минеральные ресурсы экспортируются из Монголии в Китай грузовыми фурами, ограничения на границе с южным соседом стали одним из ключевых факторов, нанесших серьёзный ущерб экономике Монголии, основанной на добыче полезных ископаемых. Так, по итогам 2020 г. ВВП Монголии сократился на 5,3%, что стало одним из самых существенных спадов с начала 1990-х гг. [Григорьева, 2022].

---

<sup>12</sup> КПП «Алтанбулаг» с 23 февраля переходит на режим постоянной работы.  
URL: <https://montsame.mn/ru/read/253989>

Показателен пример экспорта монгольского угля: до пандемии через пограничные переходы Гашуунсхайт/Ганцмод и Шивээ-хурэн/Сэхэ ежедневно проходило несколько сотен грузовиков с углем [Намжилова, 2018], ежемесячный грузопоток доходил до 2–3 млн т; в феврале-марте 2020 г. этот показатель составил всего 0,3 млн т. Так как перебои в поставках угля наносили ущерб обеим сторонам, с 1 августа 2020 г. на границе был введен специальный режим «Зеленый коридор», детально регламентирующий условия въезда и выезда водителей, осуществляющих международные грузовые перевозки<sup>13</sup>. Эти меры способствовали быстрому восстановлению экспорта – уже в сентябре был достигнут рекордный показатель вывоза угля (более 4,6 млн т). Тем не менее по итогам 2020 г. впервые за несколько лет в Монголии было зафиксировано снижение объемов экспорта угля, что напрямую связано с пандемией.

Последующий стремительный рост заболеваемости COVID-19 в Монголии в 2021 г. вызвал ужесточение карантинных мер со стороны Китая – с начала года экспорт монгольского угля приостанавливался четыре раза на срок от 2 до 28 дней, что, конечно, сказалось на его объемах: по итогам 2021 г. экспорт монгольского угля в Китай сократился более чем в два раза по сравнению с допандемийным 2019 г. (рис. 2).



**Источник.** Статистикийн мэдээлийн нэгдсэн сан (Единая база статистических данных Монголии). URL: <http://1212.mn/>

Рис. 2. Динамика экспорта монгольского угля в Китай, 2015–2021 гг., млн т

<sup>13</sup> «Ногоон гарц» түр журам ирэх сарын 1-нээс хэрэгжиж эхэлнэ [С 1-го числа предстоящего месяца начинает действовать временный режим «Зеленый переход»]. URL: <https://montsame.mn/mn/read/232230> (На монг.)

Таким образом, уязвимость автомобильного транспорта в условиях пандемии проявилась в зоне всего экономического коридора, но более всего – на монголо-китайской границе. В целом высокая вероятность введения эпидемиологических ограничений в секторе международных автомобильных грузоперевозок создает определенные вызовы организации транзита автотранспортом через территорию Монголии.

В то же время пандемия ускорила строительство железных дорог в Монголии с целью расширения экспорта минерального сырья, повысила актуальность модернизации Трансмонгольской магистрали.

Уроки пандемии, включая необходимость создания адекватной трансграничной инфраструктуры, были учтены в «Новой политике возрождения» («Шинэ сэргэлтийн бодлого»), представленной правительством Монголии в декабре 2021 г. Одним из шести ее ключевых направлений стало возрождение пограничных пунктов пропуска (наряду с возрождением энергетической отрасли, промышленности, городов и сел, зеленого развития и государственной эффективности), что предполагает создание свободных экономических зон, строительство национальной железнодорожной сети, увеличение пропускной способности Улан-Баторской железной дороги, соединение пограничных пунктов пропуска автомобильными дорогами и др.<sup>14</sup>. Особо следует выделить, что планируется открытие четырех железнодорожных погранпереходов на монголо-китайской границе: Гашуунсухайт / Ганцмод, Шивээхурэн / Сэхэ, Бичигт / Зун-Хатавч, Ханги / Мандал.

В марте 2022 г. начато строительство железной дороги до пункта пропуска Ханги (участок Зуунбаян – Ханги 226 км), проект планируют реализовать за полгода. Данная ветка направлена на перевозку железной руды и медного концентрата, что позволит разгрузить железнодорожный переход Замын-Ууд – Эрлян, действующий в международном транзите. Таким образом, пандемия стала катализатором инфраструктурных преобразований в зоне экономического коридора.

---

<sup>14</sup> Эдийн засгийг тэлэх боомтын сэргэлт [Возрождение пунктов пропуска для расширения экономики]. URL: <https://dorgio.mn/p/136466> (На монг.)

## Экономический коридор: интересы сторон в новых реалиях

Новым вызовом для экономического коридора Китай – Монголия – Россия стало резкое изменение геополитической ситуации в мире с февраля 2022 г. Введение предельно жестких антироссийских санкций оказывает существенное влияние на трехстороннее экономическое взаимодействие. Нам представляется, что происходит переформатирование деятельности в рамках создания экономического коридора, включая изменение целей, направлений и принципов взаимодействия (таблица).

**Характеристики этапов формирования  
экономического коридора Китай – Монголия – Россия**

Периоды/ признаки по странам	Начальный этап (2014–2019 гг.)	Новая геополитическая ситуация (с 2022 г.)
Ключевые признаки этапов	- подписание документов по экономическому сотрудничеству; - активизация взаимодействия государственных, экспертных и бизнес-структур	- внешнее санкционное давление на Россию; - усложнение трехстороннего экономического сотрудничества
Китай	- максимальный интерес; - инициатор и основной «двигатель» создания ЭККМР	- резкое снижение заинтересованности в ЭККМР; - выжидательная позиция
Монголия	- высокая заинтересованность; - центральное звено ЭККМР	- снижение заинтересованности; - осторожная политика с учетом стратегии «третьего соседа»
Россия	- низкий уровень заинтересованности; - наиболее пассивный участник ЭККМР	- потенциально максимальная заинтересованность; - отсутствие прямых признаков активности в формировании ЭККМР

На первых этапах формирования трехстороннего экономического коридора, включая начальный (2014–2019 гг.) и пандемийный (2020–2021 гг.)<sup>15</sup>, основным «двигателем» создания ЭККМР был Китай, заинтересованный в перевозке своих товаров в европейские страны. Фактический разрыв экономических отношений Российской Федерации с коллективным Западом привел к резкому сокращению трансграничного взаимодействия России и стран ЕС, включая перевозку грузов. В этих условиях Китай активизировал деятельность по использованию альтернативных

<sup>15</sup> Пандемийный период характеризовался жесткими ограничениями на трансграничные перевозки между странами – участницами экономического коридора.

маршрутов в обход России. Один из них – для грузовых поездов из города Сиань (северо-западная провинция Шэньси) в город Мангейм в Германии, пересекающий Черное и Каспийское моря при помощи смешанных железнодорожных и морских перевозок, был запущен в апреле 2022 г.<sup>16</sup>

Возникли трудности в финансовой сфере. Несмотря на осуждение Пекином введённых против России санкций, крупнейшие китайские банки, тесно связанные с банковскими системами США и Европы, опасаясь введения штрафных мер, стали ограничивать финансирование закупок российских товаров<sup>17</sup>. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, являющийся основным финансовым институтом поддержки инфраструктурных проектов в рамках инициативы «Один пояс – один путь», приостановил все операции, связанные с Россией и Белоруссией<sup>18</sup>.

Введение санкций сказалось и на авиаперевозках. Страны Запада запретили продажу и поставки воздушных судов и запчастей к ним для российских авиакомпаний. Под запретом оказались также страховые услуги на самолеты, их ремонт и лизинг. В силу этого Китай был вынужден закрыть свое воздушное пространство для самолетов Boeing и Airbus российских авиаперевозчиков, принудительно зарегистрированных в России<sup>19</sup>.

В сложившихся условиях осторожной политики придерживается Монголия. С одной стороны, эта страна зажата между двумя великими державами – Россией и Китаем, сильно зависит от взаимодействия с ними. В частности, в настоящее время поставки из России составляют 32% импорта Монголии, в том числе 90% топлива, 88% удобрений, 27% продуктов питания и 20% электроэнергии<sup>20</sup>.

С другой стороны, Монголия придерживается стратегии «третьего соседа», основанной на балансе сил между Россией

---

<sup>16</sup> Китай запустил новый грузовой железнодорожный маршрут в Германию в обход территории России. URL: [https://tass.ru/ekonomika/14420633?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop](https://tass.ru/ekonomika/14420633?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop)

<sup>17</sup> Два китайских банка ограничили финансирование закупок российских товаров. URL: [https://quote.rbc.ru/news/short\\_article/6218fc769a7947c950478f32](https://quote.rbc.ru/news/short_article/6218fc769a7947c950478f32)

<sup>18</sup> АБИИ приостанавливает выдачу кредитов России и Белоруссии. URL: <https://www.interfax.ru/business/826135>

<sup>19</sup> Китай закрыл небо для Boeing и Airbus российских авиакомпаний. URL: <https://www.rbc.ru/politics/27/05/2022/6290b53a9a7947300bc0fc87>

<sup>20</sup> Посол Монголии назвал проблемы, тормозящие экспорт в Россию. URL: <https://regnum.ru/news/polit/3576665.html>

и Китаем и поддержании партнерских отношений и сотрудничества с США, Евросоюзом, Японией, Республикой Корея и другими крупными игроками в регионе [Игнатов, 2022]. Это накладывает существенные ограничения на ее экономические взаимоотношения с РФ. Монголия явно опасается лишиться поддержки стран коллективного Запада.

В новых геополитических условиях наиболее заинтересованным участником экономического коридора Китай – Монголия – Россия должна стать российская сторона, для чего необходима перезагрузка трехстороннего проекта. Монгольское направление может стать надежным каналом, обеспечивающим выход российских товаров на международные рынки и импорт необходимой продукции, к этому есть ряд весомых предпосылок. Во-первых, данное направление характеризуется безопасностью транспортного маршрута, пролегающего по бесконфликтным территориям, в отличие от маршрутов, пересекающих западные границы Российской Федерации. Во-вторых, его преимуществом является достаточно высокая скорость доставки грузов по железной дороге, что особенно важно в условиях ограничений по использованию воздушного пространства Китая и других стран.

В целом, на наш взгляд, необходимо сфокусировать внимание на развитии железнодорожных перевозок и адаптации транспортно-логистических комплексов в приграничных регионах к новым условиям. Оперативное, качественное, конкурентное по цене обслуживание международных грузопотоков, активная посредническая внешнеэкономическая деятельность – первоочередные задачи, стоящие перед приграничными регионами. При этом логистические решения требуют системного подхода, учета специфики каждого приграничного субъекта с целью исключения конкуренции за трафик [Намжилова, 2018].

В ближайшее время следует ожидать реформирования внешнеэкономических связей России: в долгосрочной перспективе Китай заменит страны Евросоюза в роли главного торгового партнера, а постепенный разворот торговых потоков на Восток может стать фактором развития регионов Сибири и Дальнего Востока [Кашин, 2022]. В условиях складывающейся западной блокады Россия должна диверсифицировать свою внешнюю торговлю и международные перевозки, развивая соответствующую инфраструктуру в восточных регионах страны. С этих позиций

трудно переоценить значимость создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия.

## **Заключение**

Со времен появления Великого чайного пути одним из ключевых вопросов взаимодействия территорий, прилегающих к «монгольскому коридору», является выстраивание их инфраструктурной связанности, включая поиск оптимальных маршрутов и способов доставки грузов.

Трансграничные взаимодействия России, Китая и Монголии имеют долгую и непростую историю, отмеченную как взлетами, так и падениями активности. Новый импульс трехстороннему сотрудничеству придала инициатива создания совместного экономического коридора, озвученная в 2014 г. на встрече глав трех стран. Развитие транспортной инфраструктуры было признано приоритетным направлением «Программы создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия», подписанной в 2016 г.

Инициатором и основной движущей силой на первом этапе формирования ЭККМР (2014–2019 гг.) был Китай, заинтересованный в маршрутах, обеспечивающих быструю и безопасную поставку своих товаров в европейские страны. Монголия, как центральное звено экономического коридора, проявляла высокую заинтересованность в реализации проектов Программы, включая запуск Западного и Восточного железнодорожных коридоров и стыковку их с китайскими железными дорогами. Россия была наиболее пассивным участником, не проявляя особой активности по развитию транспортной инфраструктуры, за исключением проекта строительства газопровода в Китай через Монголию.

Глобальным вызовом для трансграничного взаимодействия трех стран стала пандемия COVID-19. Введение жестких ограничений на государственных границах негативно повлияло на реализацию совместных инфраструктурных проектов. В то же время пандемия стала катализатором инфраструктурных преобразований в зоне экономического коридора, включая переориентацию перевозок с автомобильного транспорта на железнодорожный, значительный рост количества транзитных контейнерных составов, ускорение строительства железных дорог в Монголии.

В условиях резкого изменения геополитической ситуации в мире с февраля 2022 г. происходит реформатирование деятельности стран – участниц ЭККМР, включая изменение целей,



направлений и принципов взаимодействия. На фоне жестких антироссийских санкций, приведших к резкому сокращению перевозки грузов в страны ЕС через Россию, Китай активизировал деятельность по использованию альтернативных маршрутов. Монголия, придерживаясь баланса сил между Россией, Китаем и другими странами, включая коллективный Запад, вынуждена действовать более осторожно.

Это обусловило необходимость перезагрузки трехстороннего проекта. С учетом действующих и потенциальных ограничений в авиаперевозках важной задачей для России являются развитие железнодорожного сообщения и создание транспортно-логистических комплексов в приграничных регионах. Необходима координация деятельности профильных федеральных и региональных органов исполнительной власти с заинтересованными бизнес-структурами, включая крупнейшие российские транспортно-логистические компании.

Россия должна стать наиболее заинтересованным участником трехстороннего экономического коридора, который может обеспечить быстрый и безопасный выход российских товаров на международные рынки, а также импорт необходимой продукции.

## Литература

Безруков Л. А., Фартышев А. Н. Особенности внешней торговли Монголии: риски для России // *Мировая экономика и международные отношения*. 2022. № 3. С. 101–109. DOI: 10.20542/0131–2227–2022–66–3–101–109

Григорьева Ю. Г. Монголия в условиях COVID-19: основные вызовы и меры социально-экономического реагирования // *Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право*. 2022. Т. 24, № 1. С. 85–98. DOI: <https://doi.org/10.24866/1813–3274/2022–1/85–98>

Даваасурэн А., Ариунжаргал Ч. О проблемах формирования экономического коридора Россия – Монголия – Китай // *Регион: экономика и социология*. 2021. № 3 (111). С. 184–202. DOI: 10.15372/REG20210308

Епифанова Г. В. Великий чайный путь: история и современность // *Цивилизация – Общество – Человек*. 2016. № 1. С. 36–42.

Игнатов И. А. Монгольская внешнеполитическая концепция «третьего соседа»: история, особенности и перспективы // *Проблемы Дальнего Востока*. 2022. № 1. С. 53–67. DOI: 10.31857/S013128120018310–2

Кашин В. Россия, Китай и украинский кризис // *Россия в глобальной политике* [Эл. ресурс]. URL: <https://globalaffairs.ru/articles/rossiya-kitaj-i-ukrainskij-krizis/> (дата обращения: 17.03.2022).

Ли На. Инициатива «один пояс, один путь» как новая модель сотрудничества КНР с Россией и странами Центральной Азии // *Вестник Российского*

университета дружбы народов. Серия: Всеобщая история. 2018. Т. 10. № 4. С. 382–392. DOI: 10.22363/2312–8127–2018–10–4–382–392

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

*Макаров А.В., Макарова Е.В., Андреев А.Б.* Россия и Монголия: ретроспектива и перспективы экономического сотрудничества (к 100-летию установления дипломатических отношений) // Регион: экономика и социология. 2021. № 4 (112). С. 311–337. DOI: 10.15372/REG20210412

*Намжилова В.О.* Российские приграничные регионы в развитии монгольского коридора // Вестник Бурятского научного центра СО РАН. 2018. № 4. С. 157–163. DOI 10.31554/2222–9175–2018–32–157–163

*Намжилова В.О.* Российско-монгольские торгово-экономические отношения: дальневосточные перспективы // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 1. С. 29–38. DOI: 10.14530/reg.2021.1.29

*Намжилова В.О., Батомункуев В.С.* Монголо-китайская граница: преобразования приграничной инфраструктуры и влияние ЭППП // Проблемы Дальнего Востока. 2021. № 1. С. 21–32. DOI: 10.31857/S013128120013887–6

*Санев Б.Г., Попов С.П., Максакова Д.В.* Моделирование развития газотранспортной системы Монголии с учетом возможностей международного сотрудничества // Известия Российской академии наук. Энергетика. 2022. № 2. С. 27–43. DOI: 10.31857/S0002331022020054

*Суходолов Я.А., Даваасурэн А.* Тенденции развития внешнеторгового сотрудничества России с Монголией // Российский внешнеэкономический вестник. 2019. № 8. С. 18–30.

*Третьяков В.Г., Поздняков В.В.* Из истории сдачи в эксплуатацию железнодорожного участка Улан-Удэ – Наушки / Иркутский историко-экономический ежегодник. 2010. Иркутск. С. 379–383.

*Третьяков В.Г., Третьяков В.В.* К вопросу о выборе времени начала строительства железнодорожного участка Улан-Батор – Дзамын-Удэ (к 70-летию Улан-Баторской железной дороги) // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. 2019. Т. 64. № 4. С. 173–179. DOI: 10.26731/1813–9108.2019.4(64).173–179

*Филин С.А., Дугаржав Л.* Стратегия инновационного развития железнодорожного транспорта в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке и актуальные проблемы российско-монгольского сотрудничества // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2014. Т. 10. № . 26. С. 12–29.

*Alicia Campi.* Mongolia and the Coronavirus Outbreak – Rethinking Strategies for Regional Integration // Mongolian Journal of International Affairs. 2020. Vol. 21. No. 1: 13–49. DOI: <https://doi.org/10.5564/mjia.v21i0.1432>

*Sanjmyatav Bazar.* The Coronavirus Pandemic (COVID-19) and its Aftermath in Contemporary World Affairs // Евразийство и мир. 2020. № 1. С. 67–73. DOI: 10.18101/2306–630X-2020–1–61–70

Статья поступила 22.07.2022

Статья принята к публикации 08.09.2022

**Для цитирования:** Дондоков З.Б.-Д., Намжилова В.О. Экономический коридор Китай – Монголия – Россия: выстраивание инфраструктурной связанности в условиях глобальных вызовов // ЭКО. 2022. № 12. С. 52–71. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-12-52-71

## Summary

*Dondokov, Z.B.-D., Doct. Sci. (Econ.). E-mail: dzorikto@mail.ru*

*Namzhilova, V.O., Cand. Sci. (Econ.). E-mail: dayavika@yandex.ru*

*Buryatian Scientific Siberian Branch of RAS, Ulan-Ude*

### **China-Mongolia-Russia Economic Corridor: Building Infrastructure Connectivity in the Face of Global Challenges**

**Abstract.** Russia's increasingly tough confrontation with Western countries creates new geopolitical realities for collaboration between participants in the China-Mongolia-Russia economic corridor. In the context of reformatting foreign economic relations, the Mongolian direction can become the most important route, providing access for Russian goods to international markets and importing necessary products. The authors analyze the formation of a trilateral economic corridor of Russia, Mongolia and China, assess the impact of events in 2020–2022 on the implementation of its priority infrastructure projects. The ambiguous consequences of the pandemic for the railway and road freight transport are noted, the need for significant infrastructure reforms, primarily in the territory of Mongolia, to expand the transit opportunities of the Mongolian direction is emphasized.

**Keywords:** *China-Mongolia-Russia economic corridor; transit opportunities; infrastructure transformation; global challenges; COVID-19 pandemic; border closure; freight transportation; confrontation; logistics chains*

## References

- Alicia, Campi (2020). Mongolia and the Coronavirus Outbreak – Rethinking Strategies for Regional Integration. *Mongolian Journal of International Affairs*. Vol. 21. No. 1. Pp. 13–49. DOI: <https://doi.org/10.5564/mjia.v21i0.1432>
- Bezrukov, L.A., Fartyshev, A.N. (2022). Features of Mongolian trade: risks for Russia. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*. Vol. 66. No. 3. Pp. 101–109. (In Russ.). DOI: 10.20542/0131-2227-2022-66-3-101-109
- Davaasuren, A., Ariunjargal, Ch. (2021). On problems of building the Russia – Mongolia – China economic corridor. *Region: ekonomika i sociologiya*. Vol. 111. No. 3. Pp. 184–202. (In Russ.). DOI: 10.15372/REG20210308
- Epifanova, G.V. (2016). The Great Tea Way: past and present. *Civilizaciya – Obshchestvo – Chelovek*. Vol. 1. Pp. 36–42. (In Russ.).
- Filin, S.A., Dugarzhav, L. (2014). Strategy of innovative development of railway transport in Eastern Siberia and Far East and actual issues of the Russian Mongolian cooperation. *National Interests: Priorities and Security*. Vol. 10. No. 26. Pp. 12–29. (In Russ.).
- Grigorieva, Yu.G. (2022). Mongolia under COVID-19: key challenges and socio-economic response. *Aziatsko-Tikhookeanskii region: ehkonomika, politika, pravo*. Vol. 24. No. 1. Pp. 85–98. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.24866/1813-3274/2022-1/85-98>

Ignatov, I.A. (2022). Mongolian “third neighbor” foreign policy concept: history, features and prospects. *Problemy Dal'nego Vostoka*. No. 1. Pp. 53–67. (In Russ.). DOI: 10.31857/S013128120018310–2

Kashin, V. (2022). Russia, China and Ukrainian crisis. *Rossiia v global'noi politike*. Available at: <https://globalaffairs.ru/articles/rossiya-kitaj-i-ukrainskij-krizis/> (accessed 17.03.2022) (In Russ.).

Li, Na. (2018). “One belt, one road” initiative as a new cooperation model of the PRC with Russia and central Asia countries. *Vestnik Rossiiskogo universiteta družby narodov. Seriya: Vseobshchaya istoriya*. Vol. 10. No. 4. Pp. 382–392. (In Russ.). DOI: 10.22363/2312–8127–2018–10–4–382–392

Makarov, A.V., Makarova E.V. (2021). China – Mongolia – Russia economic corridor program: problems and prospects for implementation. *Problemy Dal'nego Vostoka*. No. 4. Pp. 84–94. (In Russ.). DOI: 10.31857/S013128120015640–5

Makarov, A.V., Makarova, E.V., Andreev, A.B. (2021). Russia and Mongolia: retrospect and prospects for economic cooperation (on the 100th anniversary of the establishment of diplomatic relations). *Region: ekonomika i sotsiologiya*. Vol. 112. No. 4. Pp. 311–337. (In Russ.). DOI: 10.15372/REG20210412

Namzhilova, V.O. (2018). Russian border regions in the development of the Mongolian corridor. *Vestnik Buryatskogo nauchnogo centra SO RAN*. No. 4. Pp. 157–163. (In Russ.). DOI 10.31554/2222–9175–2018–32–157–163

Namzhilova, V.O. (2021). Russian-Mongolian trade and economic relations: Far Eastern prospects. *Regionalistika*. Vol. 8. No. 1. Pp. 29–38. (In Russ.). DOI: 10.14530/reg.2021.1.29

Namzhilova, V.O., Batomunkuev, V.S. (2021). Mongolian Chinese border: transforming border infrastructure and the impact of the SREB. *Problemy Dal'nego Vostoka*. No. 1. Pp. 21–32. (In Russ.). DOI: 10.31857/S013128120013887–6

Saneev, B.G., Popov, S.P., Maksakova, D.V. (2022). Modelling gas transportation system development in Mongolia taking into account the opportunities for international cooperation. *Izvestiya Rossiiskoi akademii nauk. Energetika*. No. 2. Pp. 27–43. (In Russ.). DOI: 10.31857/S0002331022020054

Sanjmyatav, Bazar (2020). The Coronavirus Pandemic (COVID-19) and its Aftermath in Contemporary World Affairs. *Evrasiistvo i mir*. No. 1. Pp. 67–73. DOI: 10.18101/2306–630X-2020–1–61–70

Suhodolov, Ya.A., Davaasuren A. (2019). Trends in foreign trade cooperation between Russia and Mongolia. *Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik*. No. 8. Pp. 18–30. (In Russ.).

Tretyakov, V.G., Pozdnyakov, V.V. (2010). The history of the Ulan-Ude – Naushki railway construction. *Irkutskii istoriko-ehkonomicheskii ezhegodnik*. Pp. 379–383. (In Russ.).

Tretyakov, V.G., Tretyakov, V.V. (2019). On the choice of timing on the beginning of construction of the Ulaanbaatar – Zamyn-Uud railway section. *Sovremennye tekhnologii. Sistemnyi analiz. Modelirovanie*. Vol. 64. No. 4. Pp. 173–179. (In Russ.). DOI: 10.26731/1813–9108.2019.4(64).173–179

**For citation:** Dondokov, Z.B.-D., Namzhilova, V.O. (2022). China-Mongolia-Russia Economic Corridor: Building Infrastructure Connectivity in the Face of Global Challenges. *ECO*. No. 12. Pp. 52–71. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-12-52-71