

Научная статья

УДК 339.543

EDN FFWWKN

DOI 10.17150/2587-7445.2025.9(1).49-64



Роль железнодорожного транспорта в торгово-экономическом сотрудничестве Монголии и Китая

В.П. Нехорошков

Сибирский государственный университет путей сообщения,
г. Новосибирск, Российская Федерация

Дэлгэрсайхан Цолмон

Сибирский государственный университет путей сообщения,
г. Новосибирск, Российская Федерация

Дата поступления:

21.02.2025

Дата принятия к печати:

24.03.2025

Дата онлайн-размещения:

22.04.2025

Аннотация. С развитием мировой транспортно-логистической деятельности позиции Монголии в отношениях с соседними странами постоянно укрепляются. За последние годы был разработан и реализован целый ряд региональных соглашений и инициатив, касающихся международной логистической деятельности. В рамках инициативы «Один пояс, один путь», предложенной в 2013 г., Китайская Народная Республика (КНР) поддерживает региональную интеграцию, соединяя свою транспортную инфраструктуру с Монголией, Россией и странами Европы. Реализация совместных проектов, таких как развитие железнодорожных магистралей и расширение пропускных пунктов на границе, способствует увеличению объемов товарооборота между двумя странами. Железнодорожный транспорт является одним из наиболее эффективных и экономически выгодных способов перевозки грузов, особенно в условиях обширных степных и горных территорий Монголии. Снижение транспортных затрат и улучшение логистических условий способствует расширению экспорта монгольского сырья, включая уголь, медь и другие полезные ископаемые, в КНР. Развитие железнодорожной инфраструктуры также способствует созданию новых рабочих мест, повышению уровня транспортной безопасности и снижению экологической нагрузки по сравнению с автомобильными перевозками. Таким образом, железнодорожный транспорт играет ключевую роль в укреплении торгово-экономического сотрудничества между Монголией и КНР. Инвестиции в транспортную инфраструктуру, совместные проекты и логистическая интеграция способствуют стабильному развитию двусторонней торговли, создают благоприятные условия для участия Монголии в международных экономических процессах.

Ключевые слова. Торгово-экономическое сотрудничество, железнодорожный транспорт, Монголия, Китай, транспортная инфраструктура.

科学文章

铁路运输在蒙中经贸合作中的作用

V.P. Nekhoroshkov

西伯利亚国立铁路运输大学,
新西伯利亚市, 俄罗斯联邦

Delgersaikhan Tsolmon

西伯利亚国立铁路运输大学,
新西伯利亚市, 俄罗斯联邦

摘要: 随着全球运输和物流活动的发展, 蒙古国在与邻国关系中的地位不断加强。近年来, 蒙古国制定并实施了一系列与国际物流活动相关的区域协议和倡议。根据 2013 年提出的“一带一路”倡议, 中华人民共和国正在将其交通基础设施与蒙古国、俄罗斯和欧洲国家连接起来, 支持区域一体化。修建铁路、扩建边境检查站等联合项目的实施有助于增加两国间的贸易量。铁路运输是最有效、成本效益最高的货物运输方式之一, 尤其是在蒙古国广阔的草原和山区。降低运输成本、改善物流条件, 有助于扩大蒙古国原材料, 包括煤炭、铜和其他矿产对中国的出口。与公路运输相比, 铁路基础设施的发展还有助于创造新的就业机会、提高运输安全

结稿日期: 2025年02月21日
出版日期: 2025年03月24日
网上出版日期: 2025年04月22日

和减少对环境的影响。因此,铁路运输在加强中蒙两国经贸合作方面发挥着关键作用。运输基础设施投资、联合项目和物流一体化促进双边贸易的稳定发展,并为蒙古国参与国际经济进程创造有利条件。

关键词: 经贸合作, 铁路运输, 蒙古国, 中国, 运输基础设施。

Original article

The Role of Railway Transport in Trade and Economic Cooperation Between Mongolia and China

V.P. Nekhoroshkov

Siberian Transport University,
Novosibirsk, Russian Federation

Delgersaikhan Tsolmon

Siberian Transport University,
Novosibirsk, Russian Federation

Received: 2025 February 21

Accepted: 2025 March 24

Available online: 2025 April 22

Abstract. With the development of global transport and logistics activities, Mongolia's position in relations with neighboring countries is constantly strengthening. In recent years, a number of regional agreements and initiatives have been developed and implemented regarding international logistics activities. Within the framework of the "One Belt, One Road" initiative, proposed in 2013, the People's Republic of China (PRC) supports regional integration by connecting its transport infrastructure with Mongolia, Russia and European countries. The implementation of joint projects, including railroad development and the expansion of border crossing points, facilitates the growth of trade turnover between the two countries. Railway transport is among the most efficient and cost-effective means of cargo transportation, particularly across the vast steppe and mountainous regions of Mongolia. Reduction of transportation costs and enhanced logistical conditions facilitate the expansion of Mongolia's raw material exports, including coal, copper, and other minerals, to the PRC. The development of railway infrastructure also fosters job creation, enhances transportation safety, and reduces environmental impact compared to road transport. Thus railway transportation plays a crucial role in enhancing trade and economic cooperation between Mongolia and PRC. Investments in transport infrastructure, joint projects, and logistics integration promote the stable development of bilateral trade and create favorable conditions for Mongolia's integration into international economic processes.

Keywords. Trade and economic cooperation, railway transport, Mongolia, China, transport infrastructure.

Монголия расположена между двумя крупнейшими мировыми рынками — КНР и Российской Федерацией (РФ). Страна не имеет выхода к морю, занимает 19-е место в мире по площади (1,56 млн кв. км)¹, имеет население 3,5 млн человек². Согласно отчету Международного валютного фонда за октябрь 2024 г.³, Монголия

¹ Британская энциклопедия. URL: <https://www.britannica.com/topic/list-of-the-total-areas-of-the-worlds-countries-dependencies-and-territories-2130540>.

² Статистический бюллетень Монголии 2023. Улан-Батор.: Монголия. 2024. 798 с.

³ Доклад перспективы развития мировой экономики // Международный валютный фонд. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2023/October/>

занимает 120-е место по ВВП (21,9 млрд долл. США) и 102-е место по ВВП на душу населения (6 660 долл. США), а ее природные ресурсы оцениваются в 3,2 трлн. долл. США согласно оценкам Bloomberg [1].

Горнодобывающий сектор является основным двигателем экономики Монголии, одной из самых быстрорастущих экономик мира [2]. Этот сектор вносит значительный вклад в ВВП: по состоянию на 2023 г. на долю горнодобывающей отрасли приходилось 28,8 % ВВП, 91,6 % от экс-

[weo-report?c=948,&s=NGDPD,NGDPDPC,PCPI,PCPIPCH,&sy=2021&ey=2025&ssm=0&scsm=1&sc=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1](https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2023/October/weo-report?c=948,&s=NGDPD,NGDPDPC,PCPI,PCPIPCH,&sy=2021&ey=2025&ssm=0&scsm=1&sc=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1).

портной выручки и 82,9 % от прямых иностранных инвестиций (рис. 1)⁴.

По состоянию на 2024 г., общий объем экспорта Монголии составил 15 783 млн долл. США, из которых 87,2 % (13 770 млн долл. США) составляют полезные ископаемые и продукция горнодобывающей промышленности (рис. 2). Экспорт таких продуктов, как камен-

ный уголь и медный концентрат, достигнет 8 535 млн долл. США и 3 319 млн долл. США соответственно. На внешнюю торговлю с КНР пришлось 91,4 % от общего объема экспорта, или 14 421 млн долл. США⁵.

По состоянию на 2024 г., общий объем импорта Монголии составил 11 613 млн долл. США, из которых 21,7 % (2 522 млн долл. США) — ма-

⁴ Статистический бюллетень Монголии 2023. Улан-Батор : Монголия. 2024. 798 с.

⁵ Статистический бюллетень Монголии 2024. URL: <https://1212.mn/mn/dissemination/92206757/>.

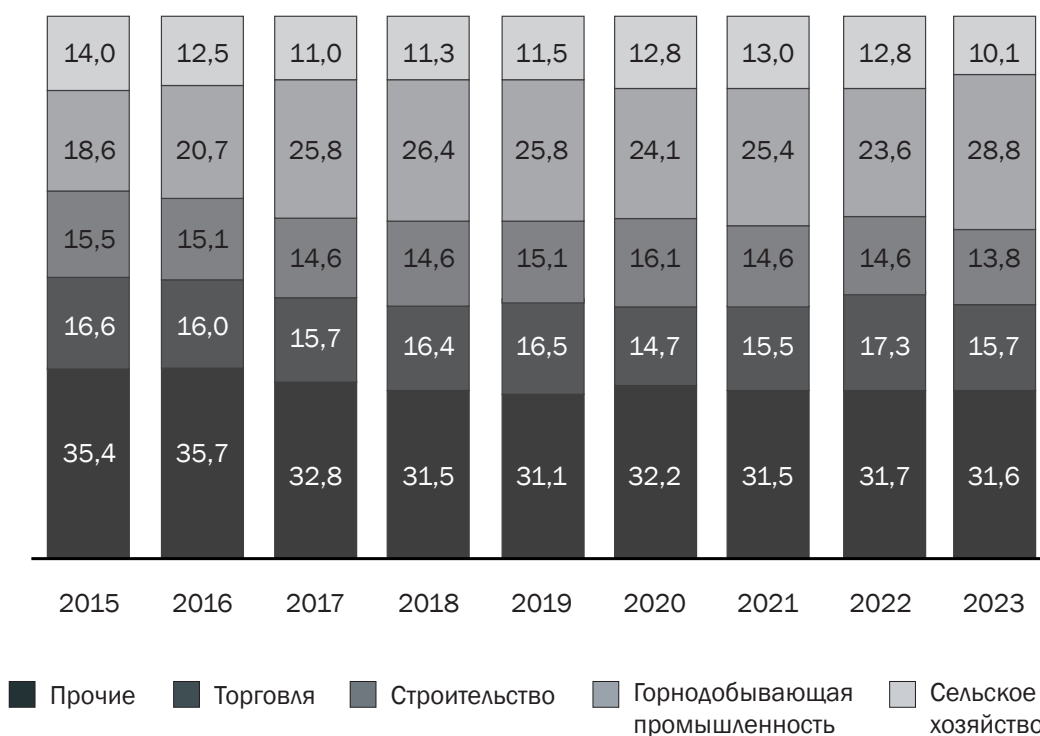


Рис. 1. Структура ВВП Монголии, в процентах*

* Составлен авторами по данным: Статистический бюллетень Монголии 2023. Улан-Батор : Монголия. 2024. 798 с.



Рис. 2. Структура экспорта Монголии по видам, %*

* Составлен авторами по данным: Статистический бюллетень Монголии 2024. URL: <https://1212.mn/mn/dissemination/92206757/>.

шины и оборудование, а 18,6 % (2 162 млн долл. США) — нефтепродукты (рис. 3). На внешнюю торговлю с КНР пришлось 40,2 % от общего объема импорта, или 4 671 млн долл. США⁶.

Основными источниками внешней торговли Монголии являются КНР, РФ, Япония, США,

Швейцария, Республика Корея, Германия и Иран. Более 80 % общего объема внешнеторгового оборота приходится на страны Азии, более 17 % — на страны Европы, около 2 % — на страны Америки, а оставшийся 1 % — на страны Австралии и Африки (рис. 4)⁷.

⁶ Статистический бюллетень Монголии 2024. URL: <https://1212.mn/mn/dissemination/92206757>.

⁷ Статистический бюллетень Монголии 2024. URL: <https://1212.mn/mn/dissemination/92206757/>.



Рис. 3. Структура импорта Монголии по видам, %*

* Составлен авторами по данным: Статистический бюллетень Монголии 2024. URL: <https://1212.mn/mn/dissemination/92206757>.



Рис. 4. Внешний торговый оборот Монголии за 2024 г.*

* Составлен авторами по данным: Статистический бюллетень Монголии 2024. URL: <https://1212.mn/mn/dissemination/92206757/>.

Как свидетельствует рис. 5, объем внешней торговли Монголии с КНР составлял 36,3 млн долл. США в 1990 г., вскоре после того, как в стране прошли демократические реформы. К 2005 г. он увеличился в 22,5 раза, достигнув 816,4 млн долл. США, а по прогнозам к 2024 г. составит 19,1 млрд долл. США. Единственная страна, которая получает положительный баланс от внешней торговли Монголии — это КНР.

История внешней торговли с КНР, крупнейшим торговым партнером Монголии, на долю которого по состоянию на 2024 г. приходится 69,7 % общего объема внешней торговли, свидетельствует о стратегической важности этого партнерства.

За 74 года с момента установления дипломатических отношений между Монголией и КНР, несмотря на сложный исторический путь, мирные и дружественные отношения всегда оставались основным направлением во взаимоотношениях двух государств. 16 октября 1949 г. две страны официально установили дипломатические отношения, в 1960 г. подписали Китайско-монгольский договор о дружбе и взаимной помощи, а в 1962 г. также подписали Китайско-монгольский договор о формировании государственной границы. В середине 1960-х гг., из-за ухудшения отношений между КНР и СССР,

отношения между Монголией и Китаем оставались напряженными. Однако в середине 1990-х гг. они нормализовались, и в 1994 г. был обновлен и подписан Договор о дружественных отношениях и сотрудничестве между Монголией и КНР [3, с. 169].

В 2003 г. председатель КНР Ху Цзиньтао посетил Монголию с официальным государственным визитом, в результате которого между двумя странами были установлены дружеские, добрососедские и взаимодоверительные партнерские отношения. В 2011 г. Монголия и Китай установили стратегическое партнерство, а в 2013 г. подписали «Программу среднесрочного и долгосрочного развития стратегического партнерства между Монголией и Китаем» [там же, с. 170].

В августе 2014 г. председатель КНР Си Цзиньпин посетил Монголию с государственным визитом, в ходе которого обе стороны расширили свое стратегическое партнерство, предоставив 1,3 млрд юаней помощи и подписав 26 документов об экономическом сотрудничестве на сумму 1 млрд долл. США [4].

В июле 2016 г. премьер Госсовета КНР Ли Кэцян посетил Монголию, в ходе чего обе стороны подписали 15 соглашений о сотрудничестве, включая предоставление Китаем Монголии льготных кредитов на сумму 1,5 млрд долл. США [там же].

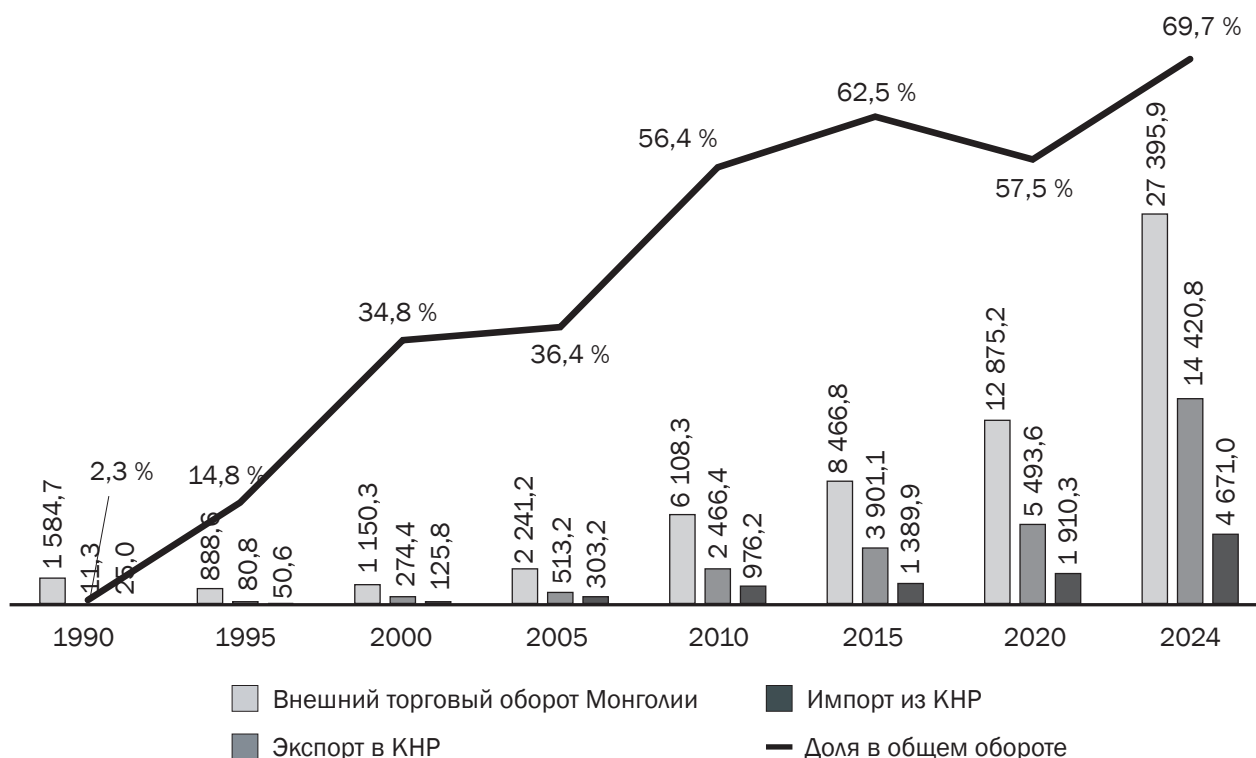


Рис. 5. Внешний торговый оборот Монголии с КНР, в млн долл. США*

* Составлен авторами по данным: Статистический бюллетень Монголии 2024. URL: <https://1212.mn/mn/dissemination/92206757/>.

В мае 2017 г. премьер-министр Монголии Ж. Эрдэнэбат посетил КНР для участия в саммите международного сотрудничества «Один пояс, один путь», где стороны договорились о координации инициатив «Один пояс, один путь» КНР и инициативы «Путь развития» Монголии. Был подписан 21 документ, включая меморандум о взаимопонимании по двустороннему сотрудничеству [4].

В апреле 2018 г. премьер-министр Монголии У. Хурэлсух посетил КНР, где стороны подписали 11 документов о сотрудничестве на сумму около 450 млн. долл. США в области экономики, торговли, гуманитарной помощи, промышленных ресурсов и охраны окружающей среды [там же].

В апреле 2019 г. президент Монголии Х. Баттулга совершил государственный визит в Китай, в ходе которого были подписаны 8 меморандумов о взаимопонимании по экономическому, торговому и техническому сотрудничеству⁸.

В 2022 г. президент Монголии У. Хурэлсух посетил Китай с государственным визитом. В ходе визита были подписаны 16 ключевых торгово-экономических документов, включая: «Программу развития торгово-экономического сотрудничества между Монголией и КНР на среднесрочную перспективу», «Программу развития межрегионального инвестиционного сотрудничества», меморандумы «О взаимопонимании по созданию рабочей группы по инвестиционно-экономическому сотрудничеству», «О сотрудничестве в области минеральных ресурсов», соглашение «Об едином окне в международной торговле»⁹.

Частые государственные визиты на высшем уровне между двумя странами подтверждают растущее политическое доверие между Монголией и КНР. Наряду с углублением политических отношений растет и объем торговли и экономического сотрудничества между Монголией и Китаем.

В 2014 г. была пересмотрена «Среднесрочная программа развития торгово-экономического сотрудничества между Монголией и Китаем», в которой была поставлена цель увеличить внешнеторговый оборот до 10 млрд долл. США к 2020 г. [3, с. 170].

В ходе визита президента Монголии У. Хурэлсуха в КНР в 2022 г. обе стороны договорились приложить все усилия для скорейшего увеличения объема торговли между двумя странами до 20 млрд долл. США [5]. По данным на

2024 г., внешний торговый оборот достигнет 19 млрд долл. США, что свидетельствует о приближении к установленной цели.

В ст. 14.1 «Концепции внешней политики Монголии», утвержденной Постановлением Великого Государственного Хурала Монголии от 10 февраля 2011 г. № 10, отмечается, что «Дружественные отношения с Российской Федерацией, Китайской Народной Республикой и Монголией являются первоочередными целями внешней политики Монголии», подчеркивается, что страна будет поддерживать сбалансированные отношения со всеми государствами и развивать широкое сотрудничество как добрый сосед¹⁰.

Иными словами, приоритетом внешней политики Монголии является развитие добрососедских отношений и взаимовыгодного сотрудничества с РФ и КНР.

В этой концепции говорится, что частью внешней политики Монголии является «расширение и развитие партнерских отношений и общих интересов в рамках политики «третьего соседа» с западными и восточными странами, такими как США, Япония, Европейский Союз, Индия, Республика Корея и Турция» [3, с. 169]. Хотя Монголия активно развивает двустороннее и многостороннее сотрудничество с развитыми странами в политической, экономической, оборонной, культурной и гуманитарной областях, ей по-прежнему необходимо полагаться на российские и китайские транспортные сети и морские порты для взаимодействия с «третьими соседями» в сфере торговли и экономики [там же].

КНР является ведущим мировым производителем стали¹¹ и соседство с этим крупным потребителем представляет собой значительное преимущество для Монголии.

Монголия — страна с внешнеполитическими интересами, обладающая богатыми природными ресурсами, наземными и подземными месторождениями полезных ископаемых, таких как уголь, медь, золото, железная руда и нефть [4].

Распределение запасов полезных ископаемых Монголии:

Медь: с подтвержденными запасами в 56,5 млн т страна входит в число ведущих мировых производителей меди.

¹⁰ Концепция внешней политики Монголии // Интегрированная правовая информационная система : [официальный сайт]. URL: <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawid=203362>.

¹¹ Мировая сталь в цифрах // Всемирная ассоциация производителей стали. 2023 : [официальный сайт]. URL: <https://worldsteel.org/wp-content/uploads/World-Steel-in-Figures-2023-4.pdf>.

⁸ Совместное заявление Монголии и Китайской Народной Республики // [Официальный сайт президента Монголии]. URL: <https://president.mn/25429/>.

⁹ Там же.

Уголь: подтвержденные запасы угля составляют 36,6 млрд т, что обеспечивает значительную часть внутренних потребностей в энергии и экспортных поступлений.

Плавленый шпат: с запасами в 35,9 млн т Монголия занимает четвертое место в мире по запасам и является крупнейшим производителем и поставщиком.

Редкоземельные элементы и литий: эти минералы становятся все более важными для высокотехнологичных отраслей и возобновляемой энергетики. Ведутся детальные работы по оценке и разведке запасов для их устойчивого использования. Подтвержденные запасы редкоземельных элементов составляют 3 099 тыс. т, разведанные запасы лития — 1 163 тыс. т. В настоящее время проводятся интенсивные исследования оптимальных технологий добычи и переработки.

Смешанные металлы: запасы руд смешанных металлов составляют 299,1 млн т. Из них: 1,7 млн т свинца, 4,7 млн т цинка, 16,7 тыс. Т серебра, 1,2 млн т мышьяка, 15,2 тыс. Т кадмия, 144,4 тыс. Т сурьмы и 11,05 тыс. Т висмута [2].

Министр горнодобывающей промышленности Монголии заявил на конференции «Транспорт Монголии-2023», что в ближайшие годы горнодобывающий сектор станет более активным¹². Большая часть прямых иностранных ин-

¹² Будущие тенденции в секторе минеральных ресурсов и потребности в транспортировке и логистике : доклад министра горнодобывающей и тяжелой промышленности Монголии // Форум Транспорт Монголии. Монголия. 2023. URL: <https://transportmongolia.com/panelists>.

вестиций (ПИИ) в Монголию за последние 10 лет от 57 % до 83 % приходится на горнодобывающую промышленность. Крупнейшими инвесторами являются Нидерланды, КНР, Люксембург, США и Сингапур (рис. 6–7) [6].

В 2023 г. 96,3 % межгосударственных грузовых перевозок были осуществлены через порты, граничащие с КНР, и 3,7 % через порты, граничащие с РФ. При этом 95,4 % грузов, перевозимых между КНР и Монголией, являются экспортными, а 88,9 % грузов, перевозимых между РФ и Монголией, — импортными (рис. 8)¹³.

В 2023 г. 46 % грузов было экспортировано автомобильным транспортом через сухопутный порт Гашуунсухайт, 24 % — через порт Шивээхурэн, и только 15 % (в том числе 10,9 млн т по железной дороге) — через сухопутный порт Дзамын-Удэ¹⁴. Поскольку в сухопутных портах Гашуунсухайт и Шивээхурэн, являющихся крупными перевалочными пунктами горнодобывающей продукции, отсутствуют железные дороги, экспортные перевозки осуществляются автомобильным транспортом. На данный момент Монголия экспортирует товары через 10 пограничных переходов с КНР, из которых только один Дзамын-Удэ — использует железнодорожный транспорт¹⁵.

Как видно из приведенной табл., в 2023 г. объем автомобильных грузоперевозок в Мон-

¹³ Статистический бюллетень транспорта Монголии 2023. URL: <https://mrt.gov.mn/i/3952>.

¹⁴ Там же.

¹⁵ Там же.

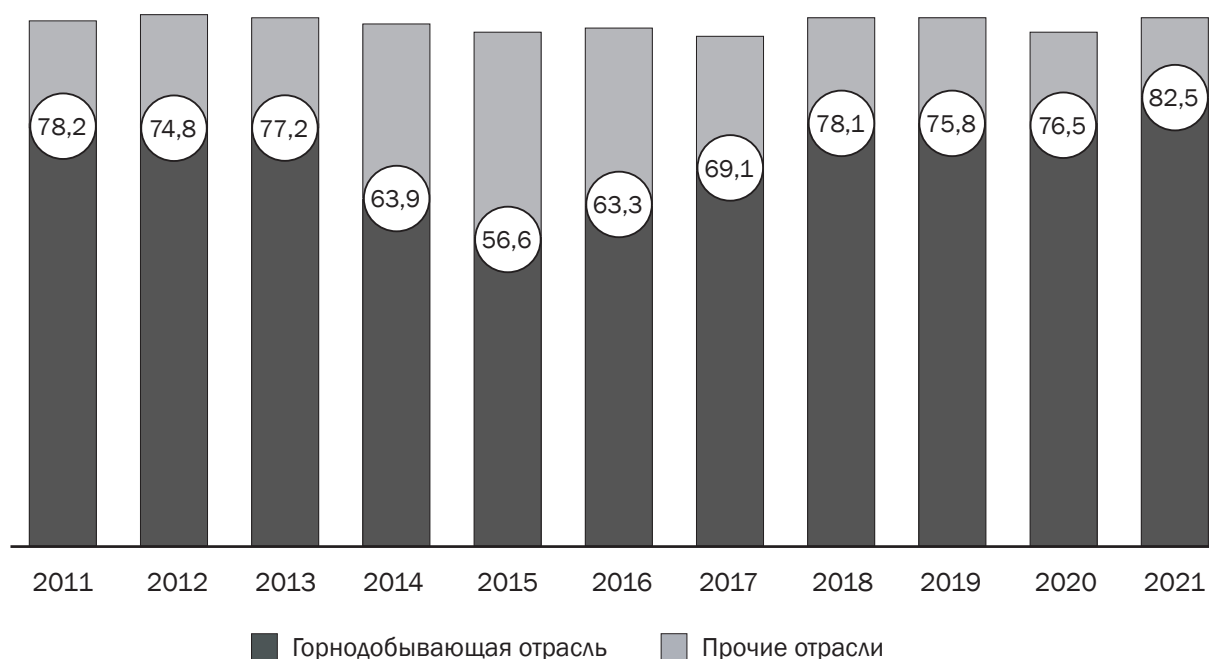


Рис. 6. Доля «ПИИ в горнодобывающую отрасль» в ВВП [6], %

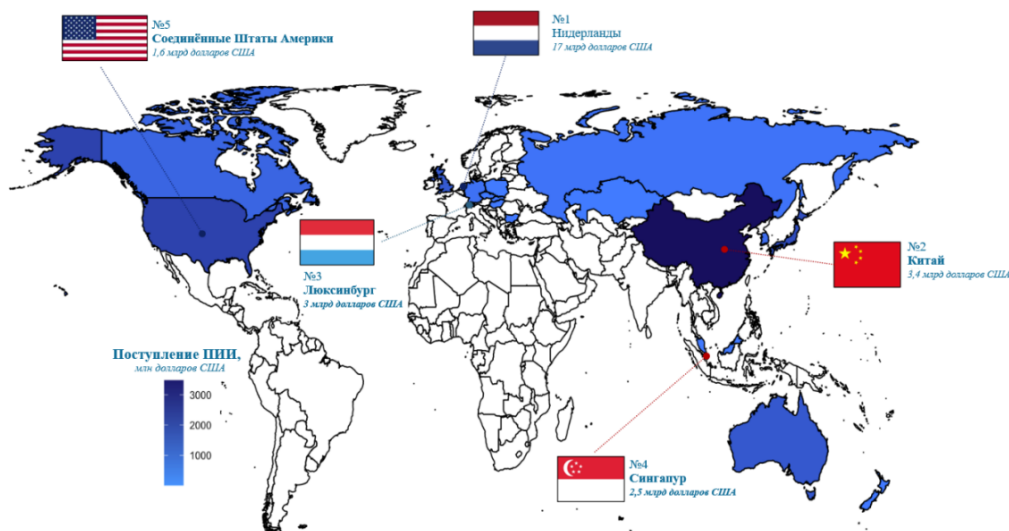


Рис. 7. Поступление ППИ в Монголию период 2011–2022 гг. [6]



Рис. 8. Пограничные переходы с КНР

Источник: Будущие тенденции в секторе минеральных ресурсов и потребности в транспортировке и логистике : доклад министра горнодобывающей и тяжелой промышленности Монголии // Форум Транспорт Монголии. Монголия. 2023. URL: <https://transportmongolia.com/panelists>.

голии составил 71,3 млн т, железнодорожных — 36,1 млн т, а воздушных — 8,57 тыс. т. На автомобильный транспорт приходится 66,36 % от общего объема грузовых перевозок, на железнодорожный — 33,63 %, а на воздушный — 0,01 %.

Рост объемов грузовых перевозок был обусловлен главным образом 50 %-ным ростом добычи полезных ископаемых и 21 %-ным ростом общего объема экспорта¹⁶.

По железнодорожным статистическим данным Монголии в 2023 г. из 11,1 млн т экс-

портных грузов 98 % (или 10,9 млн т) было отправлено в КНР, а 2 % (или 0,2 млн т) — в РФ. Из 3,6 млн т импортных грузов 69 % (или 2,5 млн т) перевезено из РФ, а 31 % (или 1,1 млн т) — из КНР. Из 5,1 млн т транзитных грузов, перевезенных по железной дороге, 69,5 % (или 3,5 млн т) было перевезено из РФ в КНР, а из КНР в РФ составили 30,5 % (или 1,6 млн т)¹⁷.

Как показано на рис. 9, в последние годы около 66 % грузовых перевозок в Монголии

¹⁶ Статистический бюллетень транспорта Монголии 2023. URL: <https://mrt.gov.mn/i/3952>.

¹⁷ Статистический бюллетень транспорта Монголии 2023. URL: <https://mrt.gov.mn/i/3952>.

Объем грузовых перевозок Монголии по видам транспортного сообщения*

Вид сообщения	Вид транспорта	Объем перевозок, млн т (2023 г.)	Доля в каждом показателе
Внутренние	Железнодорожный (ж/д) транспорт	16 261,30	99,9 %
	Авиатранспорт	8,57	0,1 %
Транзит	Ж/д транспорт	5 094,40	100,0 %
Экспорт	Ж/д транспорт	11 128,90	14,0 %
	Автотранспорт	68 245,00	86,0 %
Импорт	Ж/д транспорт	3 629,50	54,7 %
	Автотранспорт	3 010,00	45,3 %
Итого	ИТОГО, в том числе:	107 377,67	–
	Ж/д транспорт	36 114,10	33,63 %
	Автотранспорт	71 255,00	66,36 %
	Авиатранспорт	8,57	0,01 %

* Составлена авторами по данным: Статистический бюллетень транспорта Монголии 2023. URL: <https://mrt.gov.mn/i/3952>.

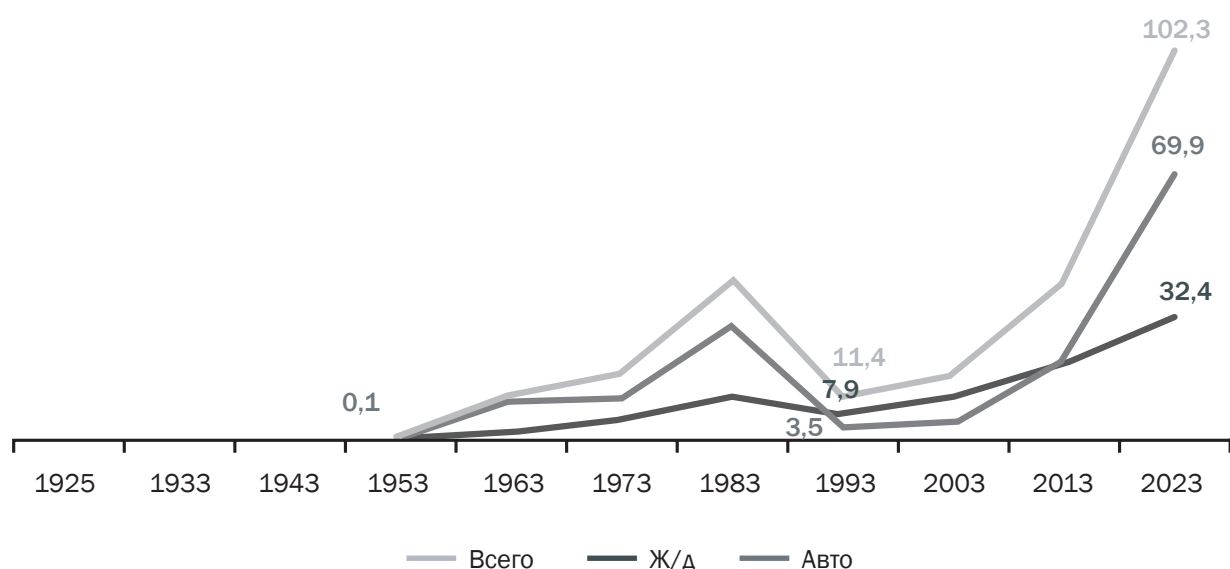


Рис. 9. Объем перевозок Монголии за 100 лет, млн т*

* Составлен авторами по данным: Статистический бюллетень Монголии за 100 лет. URL: <https://1212.mn/mn/statistic/file-library/view/47812100>.

осуществлялось автомобильным транспортом, а 33 % — железнодорожным. С 2011 г., когда начались перевозки горнодобывающих грузов, объемы автомобильных перевозок возросли, что связано с отсутствием железнодорожной сети. Хотя постановление «О государственной политике в области железнодорожного транспорта Монголии» было утверждено в 2010 г., из-за политических разногласий и расколов строительство национальной железной дороги не было начато до 2020 г.

При расчете средней дальности перевозок на основе статистики объемов грузов и грузооборота за последние 100 лет, средняя дальность перевозок по железной дороге всегда остава-

лась высокой с момента создания железных дорог в Монголии (рис. 10). Это позволяет сделать вывод, что крупнотоннажные перевозки на дальние расстояния в основном осуществляются по железной дороге.

Таким образом, при анализе структуры грузовых перевозок основная их часть приходится на горнодобывающую отрасль. Поэтому при прогнозировании изменений в грузопотоках необходимо ориентироваться на эту отрасль. Высокая доля автомобильного транспорта в перевозках продукции горнодобывающей промышленности указывает на возможность перенаправления этого грузопотока на более экономически эффективный железнодорожный

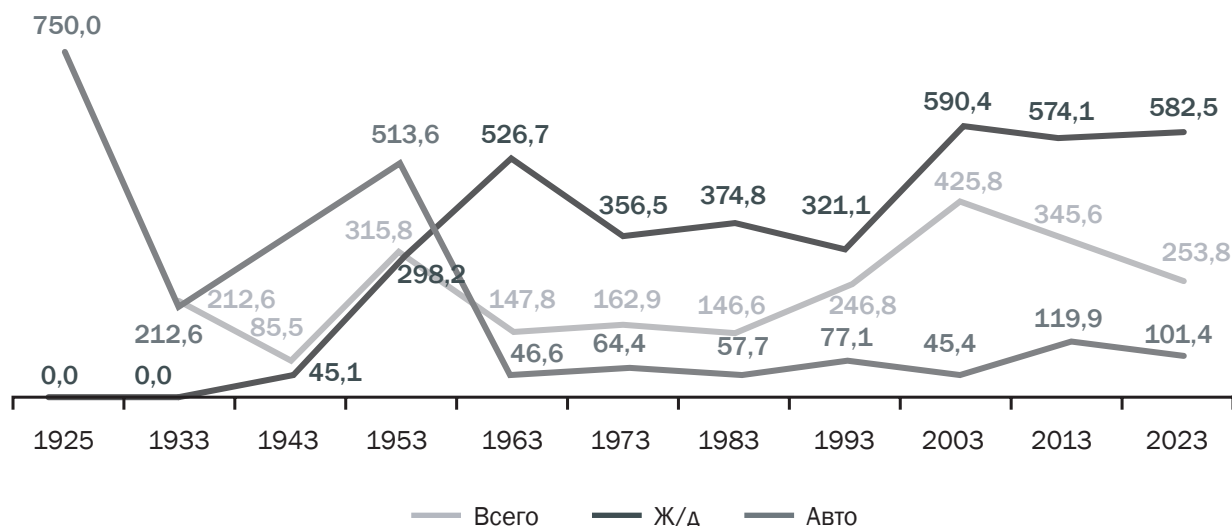


Рис. 10. Средняя дальность грузовых перевозок Монголии, км*

* Составлен авторами по данным: Статистический бюллетень Монголии за 100 лет. URL: <https://1212.mn/mn/statistic/file-library/view/47812100>.

транспорт для перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов.

В 1949 г., в соответствии с соглашением между СССР и Монгольской Народной Республикой, была создана первая железнодорожная компания в Монголии — «Улан-Баторская железная дорога». Общая протяженность железных дорог составила 1 815 км. За последние годы в Монголии было реализовано 7 железнодорожных про-

ектов, в результате чего общая протяженность железных дорог достигла 3 350 км (рис. 11)¹⁸.

В настоящее время в Монголии 6 государственных и частных организаций владеют и управляют железнодорожной инфраструктурой (рис. 12). Эти организации играют важную роль в развитии железнодорожной сети страны,

¹⁸ Статистический бюллетень транспорта Монголии 2023. URL: <https://mrt.gov.mn/i/3952>.

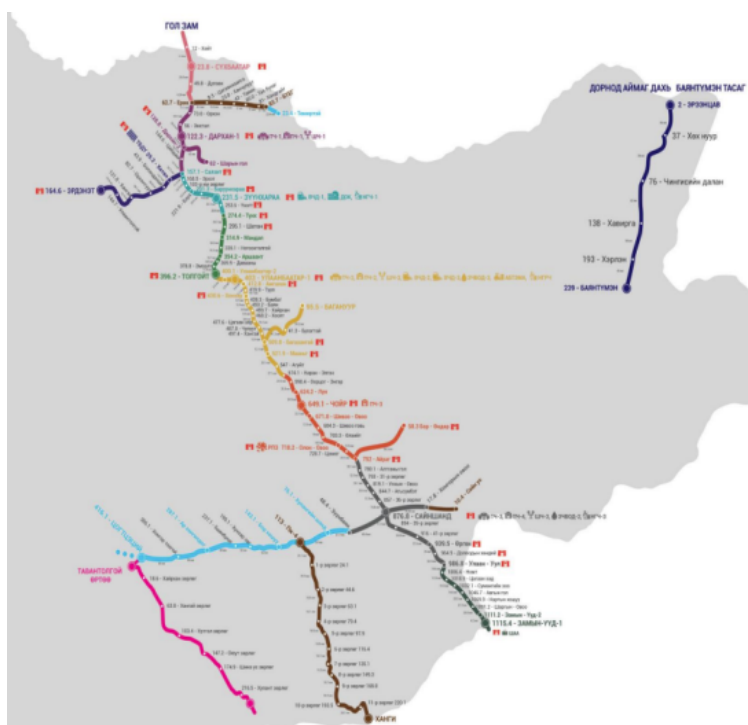


Рис. 11. Схема железных дорог Монголии(по состоянию на 2024 г.)*

* Составлен авторами по данным: Статистический бюллетень транспорта Монголии 2023. URL: <https://mrt.gov.mn/i/3952>.

в обеспечении транспортировки грузов и пассажиров. Основными организациями, которые управляют железными дорогами, являются следующие.

Монголо-Российское Акционерное общество «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД) — крупнейший оператор с долей 62 % (2 063,2 км) в железнодорожной сети Монголии. Это компания, имеющая важнейшее значение. Государственная компания «Монгольская железная дорога» (МТЗ) — с долей 15 % (или 495,9 км) в сети. Компания осуществляет управление рядом железнодорожных маршрутов внутри страны и участвует в перевозке различных грузов. Государственная компания «Тавантолгойская железная дорога (ТТЗ)» — с долей 11 % (или 356,5 км) в железнодорожной сети. Эта компания выполняет ключевые задачи, связанные с транспортировкой горнодобывающей продукции, особенно угля, являющегося важным экспортным товаром Монголии. Частная компания «Монголиан транс лайн (МТЛ)» — с долей 8 % (или 286,9 км) в сети. Частная компания «Болд тумур Ероо гол» (БТЕГ) — с долей 3 % (или 120 км) в железнодорожной сети. Государственная компания, принадлежащая нефтеперерабатывающему заводу — с долей 1 % (или 27,1 км) в сети^{19, 20}.

¹⁹ Статистический бюллетень транспорта Монголии 2023. URL: <https://mrt.gov.mn/i/3952>.

²⁰ Статистический бюллетень Монголии за 100 лет. URL: <https://1212.mn/mn/statistic/file-library/view/47812100>.

Стабильная политика и эффективное управление имеют решающее значение для правильного определения и реализации долгосрочных целей и задач развития страны, для устойчивого и целенаправленного развития экономики. В связи с этим правительство Монголии реализует концепцию долгосрочной политики развития под названием «Видение-2050» [7].

В последнее время в Монголии крупные проекты по развитию инфраструктуры (рис. 13) реализуются в рамках Программы возрождения портов, которая предусмотрена долгосрочной политикой развития страны «Видение-2050» и правительственной стратегией «Политика нового возрождения». В дорожно-транспортном секторе основные цели политики включают строительство 2 966 км новых асфальтированных дорог, 3 358 км железных дорог и железнодорожной инфраструктуры в 13 аймаках, соединение 11 портов асфальтированными дорогами и 4 портов железными дорогами, расширение воздушного транспорта и либерализацию отрасли.

Планируется строительство контейнерных и перегрузочных терминалов в крупных портах для экспорта горнодобывающей продукции, интенсификация железнодорожных проектов на западной вертикальной оси (Арцсуурь — Шивээхурэн — Сэхэ) и на восточной вертикальной оси (Чойбалсан — Хоот — Бичиг). В рамках

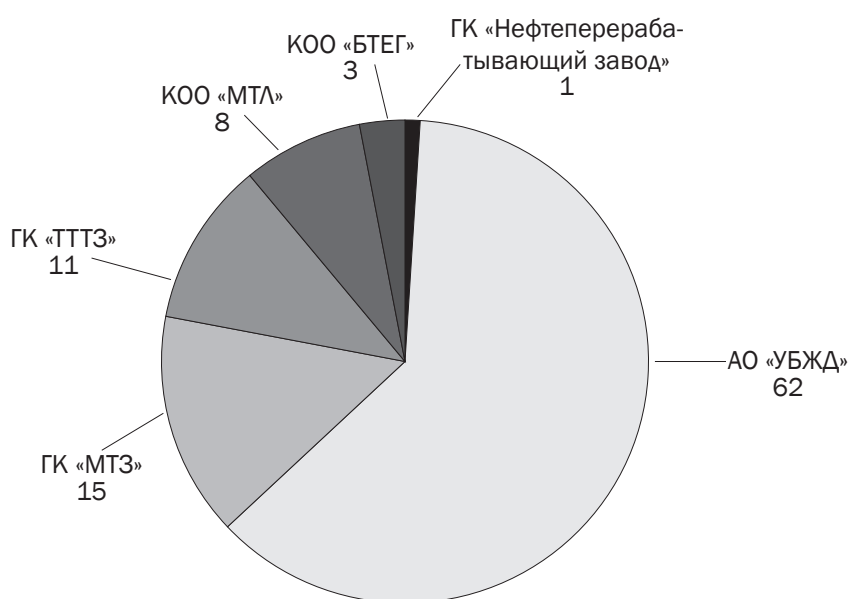


Рис. 12. Структура владельцев железнодорожной инфраструктуры Монголии, %*

* Составлен авторами по данным: Статистический бюллетень транспорта Монголии 2023. URL: <https://mrt.gov.mn/i/3952>.

этих проектов предусмотрены строительство приграничной железной дороги Гашуунсухайт — Ганцмод. Планируется реконструкция 238-километровой железнодорожной линии от приграничного сухопутного порта Эрэнцав до Чойбалсана, реализация 394-километровой железнодорожной линии от Сайншанда до Баруун — Урт — Хоот в рамках государственно-частного партнерства²¹.

В программу действий Правительства на 2024–2028 гг. включено строительство двухпутной железной дороги по маршруту город Сухэ — Батор — Богдхан — Дзамын-Удэ в рамках концепции регионального развития Монголии²².

В рамках инициативы КНР «Один пояс, один путь», предложенной в 2013 г., поддерживается региональная интеграция, направленная на соединение транспортной инфраструктуры КНР с Монголией, Россией и странами Европы. В июне 2016 г. Монголия, РФ и КНР, являющиеся важными участниками этой инициативы, договорились о реализации программы по созданию экономического коридора для укрепления трехстороннего сотрудничества. В рамках программы было отобрано 32 проекта, включая

13 проектов по развитию транспортной инфраструктуры²³.

Программа создания «Экономического коридора Монголия — Россия — Китай» была одобрена президентами трех стран 23 июня 2016 г. в Ташкенте, столице Узбекистана²⁴.

Согласно протоколу третьего заседания Совместной рабочей группы по изучению технико-экономического обоснования модернизации Центрального железнодорожного коридора экономического коридора Монголия — Россия — Китай, состоявшегося 2 апреля 2024 г. в Улан-Баторе, прогнозируется объем внешнеторговых грузоперевозок на 2025–2050 гг. В соответствии с утвержденным Планом разработки комплексного ТЭО и Общим техническим заданием на его разработку Монголия, Россия и Китай завершили работу над Технико-экономическим обоснованием (ТЭО) строительства железной дороги на своих территориях для реализации проекта «Комплексная модернизация Центрального железнодорожного коридора» (рис. 14).

Центральный железнодорожный коридор Экономического коридора трех стран протянется на 5 975 км. Для железной дороги Цзинин —

²¹ Форум по новой политике восстановления транспорта // Министерство дороги и транспорта Монголии : [официальный сайт]. URL: <https://mrt.gov.mn/i/3575>.

²² План деятельности правительства Монголии на 2024–2028 гг. // Интегрированная правовая информационная система : [официальный сайт]. URL: <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=17141368141311>.

²³ Монгол, Орос, Хятад гурван улсын эдийн засгийн коридорын хэрэгжилтийн явц [Ход реализации трехстороннего экономического коридора Монголии, России и Китая] // Институт исследования национальной безопасности : [официальный сайт]. URL: <https://niss.gov.mn/archives/1849/> (дата обращения: 18.01.2025).

²⁴ Там же.



Рис. 13. Железнодорожные проекты включены в постановление «О государственной политике в области железнодорожного транспорта Монголии»*

* Составлен авторами по данным: План деятельности правительства Монголии на 2024–2028 гг. // Интегрированная правовая информационная система : [официальный сайт]. URL: <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=17141368141311>.

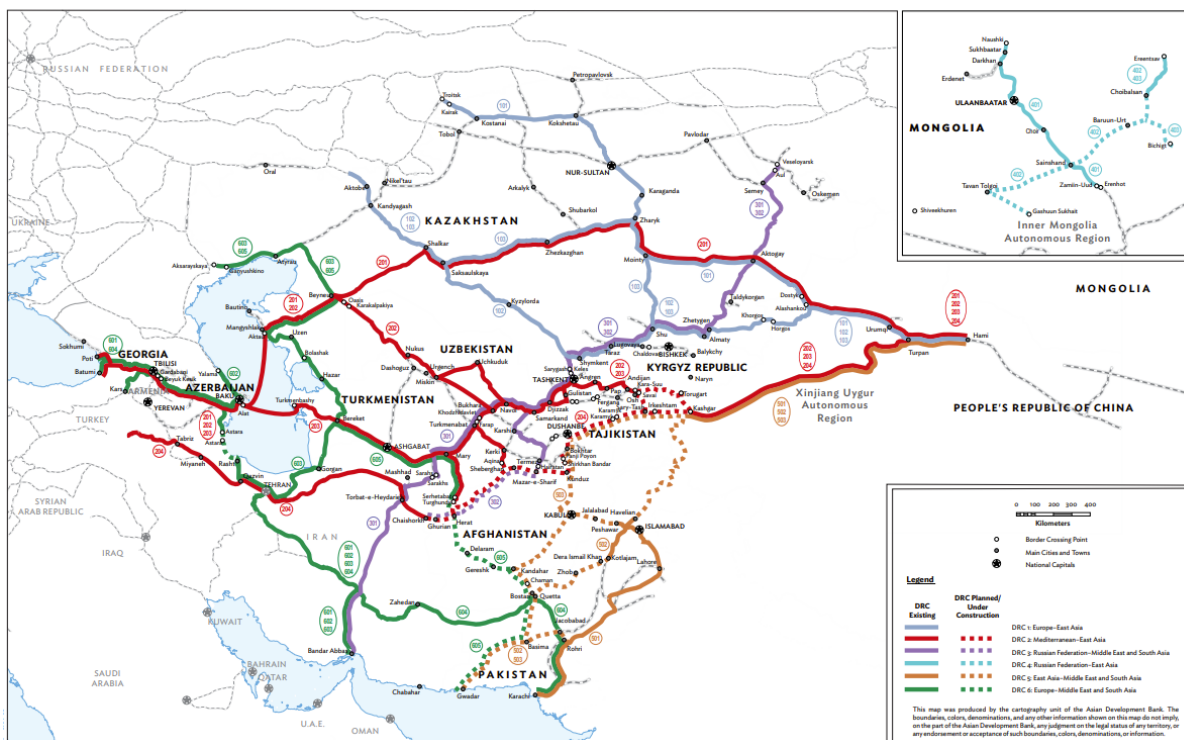


Рис. 14. Выделенные железнодорожные коридоры Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества*

* Составлен авторами по данным: CAREC Transport Strategy 2030 [Транспортная стратегия ЦАРЭС 2030] // Азиатский банк развития. 2020 : [официальный сайт]. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/559456/carec-transport-strategy-2030.pdf> / (дата обращения: 23.01.2025).

Эрлян (протяженность 328 км с китайской стороны) и железной дороги Наушки — Улан-Удэ (протяженность 254 км с российской стороны) были разработаны технико-экономические обоснования. В то же время ведется строительство железной дороги Сухэ-Батор — Дзамын-Удэ, в которую включено строительство второй железнодорожной линии протяженностью 1 087 км²⁵.

По предварительным оценкам, к 2030 г. по маршруту Сухэ-Батор — Улан-Батор потребуется перевезти 58,6 млн т грузов, а по маршруту Улан-Батор — Дзамын-Удэ — 64,3 млн т. Для удовлетворения этого растущего спроса планируется строительство двухполосных дорог, сокращение расстояния между станциями до 20 км, уменьшение количества станций и переездов, внедрение системы автоматической блокировки и электрификация всей дороги. В результате, маршрут Сухэ-Батор — Дза-

мын-Удэ сможет перевозить 50,6 млн т грузов в год к 2030 г., а к 2050 г. — 90,7 млн т в год²⁶.

Заклучение

Монголия является единой страной с точки зрения политической и социальной структуры, однако отсутствие правовой базы для торговой политики и единой торговой политики для приграничного портового сотрудничества создают трудности, особенно в условиях строительства приграничных железных дорог и возрождения свободных портовых зон [8].

Визит президента и премьер-министра Монголии в КНР в 2023 г. продемонстрировал высокий уровень политического взаимного доверия между странами. В ближайшие годы страны Центральной Азии, включая Казахстан, планируют соединиться с Китаем через три железнодорожных пограничных перехода. Строится железная дорога Китай — Кыргызстан — Узбекистан.

²⁵ Три стороны завершили разработку технико-экономического обоснования комплексной реконструкции центрального железнодорожного коридора экономического коридора Монголия — Россия — Китай // Министерство дороги и транспорта Монголии. URL: <https://mrt.gov.mn/i/4319>.

²⁶ Монгол, Орос, Хятад гурван улсын эдийн засгийн коридорын хэрэгжилтийн явц [Ход реализации трехстороннего экономического коридора Монголии, России и Китая] // Институт исследования национальной безопасности : [официальный сайт]. URL: <https://niss.gov.mn/archives/1849/> (дата обращения: 18.01.2025).

Судя по вводу в эксплуатацию железной дороги Китай — Лаос, КНР все активнее развивает железнодорожные инфраструктурные связи с соседними странами [8]. Поэтому Монголия не должна упустить эту возможность. Важно, чтобы Монголия как можно быстрее соединила железнодорожные порты с КНР.

В период с 2008 по 2024 г. было утверждено две Рекомендации по национальной безопасности, пять Постановлений Великого Государственного Хурала и 45 Постановлений и протоколов правительства Монголии, в связи со строительством железной дороги Таван-Толгой — Гашуунсухайт и трансграничной железной дороги Гашуунсухайт — Порт Ганцмод. Право на строительство этой железной дороги предоставлялось пять раз и отменялось четыре раза по политическим причинам, но только спустя 12 лет строительные работы начались в 2020 г. и были завершены в 2022 г.

Правительство Монголии одобрило реализацию железнодорожной политики в 2010 г. и планировало начать строительство железной дороги, однако из-за политических разногласий и расколов процесс был приостановлен более чем на 10 лет.

В последние годы строительство железной дороги, запланированное в рамках программы возрождения портов, отраженной в долгосрочной политике развития Монголии «Видение-2050» и правительственной «Политики нового возрождения», имеет то преимущество, что оно соответствует перспективам строительства железных дорог КНР. Однако необходимо уделять больше внимания принятию политических решений при строительстве железных дорог.

И. Ибрагим провел анализ экономик Гонконга, Южной Кореи, Малайзии, Филиппин, Сингапура и Таиланда на основе данных за период 1974–1993 гг. с целью выявления положительного влияния экспорта на экономический рост, положительного косвенного воздействия экспорта на производство неэкспортируемых товаров [9]. С. Уллах и Б. Заман провели исследование,

основанное на данных по Пакистану за период 1970–2009 гг., и установили, что рост экспорта оказывает значительное влияние на экономический рост [10]. Дж. Лин и Й. Ли провели эконометрическое исследование, используя данные за период 1979–2000 гг. по КНР, и установили, что 10 % роста экспорта способствует увеличению ВВП в среднем на 1 % [11]. С. Тхунгсуван и Х. Томпсон провели эмпирический анализ данных по Таиланду за период с 1969 по 2000 гг. и пришли к выводу, что рост экспорта оказывает положительное влияние на экономический рост [12]. П. Доусон и Х. Хаббард применили модель Федерера для проведения исследования, охватывающего 14 стран Центральной и Восточной Европы в переходный период 1994–1999 гг., и установили, что 10 % увеличение экспорта приводит к росту ВВП на 1,6 %. На основании полученных результатов ими было рекомендовано поддерживать экспортно-ориентированную политику для обеспечения устойчивого экономического роста [13].

Исходя из результатов вышеуказанных исследований, можно сделать вывод, что для стимулирования экономического роста страны необходимо ориентироваться на увеличение экспорта. В связи с этим для Монголии приоритетной задачей является завершение строительства железных дорог, что позволит обеспечить эффективную транспортировку экспортных грузов.

Транспортно-логистический сектор Монголии играет важную роль не только в экономике страны, но и в повседневной жизни ее населения. Минеральные ресурсы являются главной движущей силой экономики страны. Конкурентоспособность монгольского экспорта полезных ископаемых на международных рынках во многом зависит от логистических и транспортных возможностей государства. Таким образом, эффективная система трансграничного транспорта и логистики — основа роста торговли²⁷.

²⁷ Транспорт Монголии, логистическая отрасль о развитии. Устранение препятствий. Отчет Азиатского банка развития. 2018. URL: https://www.adb.org/sites/default/files/publication/464891/mongolia-transport-logistics-sector-mn_0.pdf

Список использованной литературы

1. Уламбаяр Д. АНУ Монгол улсын гуравдагч хөрш, стратегийн түнш мөн [США — третий сосед и стратегический партнер Монголии] / Д. Уламбаяр // Зууны мэдээ. — 2023. — № 151 (7136). — С. 2–3.
2. Байгалмаа Ш. Монгол улсын чухал ашигт малтмалын бодлого төлөвлөлт, засаглалыг бэхжүүлэх нь өнөөгийн төлөв байдал [Текущее состояние укрепления политического планирования и управления редкими полезными ископаемыми в Монголии] / Ш. Байгалмаа, Н. Амартуул, О. Туяа // Организация Объединенных Наций. — URL: <https://clck.ru/3GxKqi>.

3. Чулуун-Эрдэнэ Т. Нэг бүс нэг зам санаачилга ба Монгол улсын оролцоо. Монгол, Хятад, Оросын эдийн засгийн коридорын хүрээнд [Инициатива «Один пояс, один путь» и участие Монголии. В рамках экономического коридора Монголии, Китая и России] / Т. Чулуун-Эрдэнэ. — Улан-Батор, 2024. — 248 с.
4. Наран Н. “Нэг бүс нэг зам”-ын хүрээнд Өвөр Монголоос Монгол улсад хийсэн хөрөнгө оруулалт, худалдааны тухайд [О инвестиции и торговле из Внутренней Монголии в Монголию в рамках «одного пояса, одного пути». Китай] / Н. Наран // Олон Улс Судлал [Международное исследование]. — 2018. — № 1 (108). — С. 26–40.
5. Chuluunbaatar S. Will Xi Jinping Visit Mongolia in 2024? / S. Chuluunbaatar // *The Diplomat*. — 2023. — 16 December. — URL: <https://thediplomat.com/2023/12/will-xi-jinping-visit-mongolia-in-2024/>.
6. Батсух Ц. Монгол улсын гадаадын шууд хөрөнгө оруулалтын орох урсгалд нөлөөлөх хүчин зүйл [Прямые иностранные инвестиции в Монголию факторы, влияющие на приток ресурсов] / Ц. Батсух // Монгол банк. — URL: <https://clck.ru/3GxN9x>.
7. Долгорсүрэн Ц. Дэлхийн эдийн засагт гадаад худалдааны гүйцэтгэх үүрэг, орчин үеийн чиг хандлага [Роль внешней торговли в мировой экономике, современные тенденции] / Ц. Долгорсүрэн // Мөнгө, санхүү, баялаг [Деньги, финансы, богатство]. — 2023. — № 33. — С. 66–77.
8. Сумъяа Ч. Монгол, Хятадын худалдаа эдийн засгийн харилцаа 2015–2023 (Монголо-китайские торгово-экономические отношения 2015–2023) / Ч. Сумъяа // *ikon*. — URL: <https://ikon.mn/opinion/32ct/>.
9. Ibrahim I. On Exports and Economic Growth / I. Ibrahim // *Pengurusan Journal*. — 2002. — Vol. 21. — P. 3–18.
10. Counteraction and Causality between Exports and Economic Growth in Pakistan / S. Ullah, B. Zaman, M. Farooq, A. Javed // *European Journal of Social Sciences*. — 2009. — Vol. 10, no. 2. — P. 264–272.
11. Lin J.Y. Exports and Economic Growth in China: A Demand-Oriented Analysis / J.Y. Lin, Y. Li // *China Economic Quarterly*. — 2002. — Vol. 2, no. 4. — P. 779–794.
12. Thungsuwan S. Exports and Economic Growth in Thailand: An Empirical Analysis / S. Thungsuwan, H. Thompson // *BU Academic Review*. — 2006. — Vol. 2, no. 1. — P. 10–20.
13. Dawson P. Exports and economic growth in Central and East European countries during transition / P. Dawson, L. Hubbard // *Applied Economics*. — 2004. — Vol. 36. — P. 1819–1824.

References

1. Ulambayar D. The United States is Mongolia's Third Neighbor and Strategic Partner. *Zuuny mehdеhеh = News of the Century*, 2023, no. 151, pp. 2–3. (In Mongolian).
2. Baigalmaa SH., Amartuul N., Tuyaa O. Strengthening Mongolia's Critical Mineral Policy Planning and Governance: Current Status. *The United Nations*. Available at: <https://clck.ru/3GxKqi>. (In Mongolian).
3. Chuluun-Ehrdehneh T. *One Belt One Road Initiative and Mongolia's Participation. Within the Framework of the Mongolia-China-Russia Economic Corridor*. Ulaanbaatar, 2024. 248 p.
4. Naran N. Regarding Investment and Trade from Inner Mongolia to Mongolia under the “One Belt, One Road” Initiative. *Olon Uls Sudlal = International Studies*, 2018, no. 1, pp. 26–40. (In Mongolian).
5. Chuluunbaatar S. Will Xi Jinping Visit Mongolia in 2024? *The Diplomat*. 2023. December 16. Available at: <https://thediplomat.com/2023/12/will-xi-jinping-visit-mongolia-in-2024/>.
6. Batsukh Ts. Factors Affecting Foreign Direct Investment Inflows into Mongolia. *Bank of Mongolia*. Available at: <https://clck.ru/3GxN9x> (In Mongolian).
7. Dolgorsurehn Ts. The Role of Foreign Trade in the World Economy and Modern Trends. *Mөнгө, санхүү, байлаг = Money, Finance, Wealth*, 2023, no. 33, pp. 66–77. (In Mongolian).
8. Sum"yaa Ch. Mongolia-China Trade and Economic Relations 2015–2023. *ikon*. Available at: <https://ikon.mn/opinion/32ct/>. (In Mongolian).
9. Ibrahim I. On Exports and Economic Growth. *Pengurusan Journal*, 2002, no. 21, pp. 3–18.
10. Ullah S., Zaman B., Farooq M., Javed A. Counteraction and Causality between Exports and Economic Growth in Pakistan. *European Journal of Social Sciences*, 2009, vol. 10, no. 2, pp. 264–272.
11. Lin J.Y., Li Y. Exports and Economic Growth in China: A Demand-Oriented Analysis. *China Economic Quarterly*, 2002, vol. 2, no. 4, pp. 779–794.
12. Thungsuwan S., Thompson H. Exports and Economic Growth in Thailand: An Empirical Analysis. *BU Academic Review*, 2006, vol. 2, no. 1, pp. 10–20.
13. Dawson P., Hubbard L. Exports and Economic Growth in Central and East European Countries during Transition. *Applied Economics*, 2004, vol. 36, pp. 1819–1824.

Информация об авторах

Нехорошков Владимир Петрович — доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Мировая экономика и международный бизнес», Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск, Российская Федерация, vpnekhov@mail.ru.

Дэлгэрсайхан Цолмон — аспирант, кафедра «Мировая экономика и международный бизнес», Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск, Российская Федерация, hi_tsolmon@mail.ru.

作者信息

Vladimir P. Nekhoroshkov — 经济学副教授, 世界经济与国际商务教研室主任, 西伯利亚国立铁路运输大学, 新西伯利亚市, 俄罗斯联邦, vpnekhov@mail.ru.

Delgersaikhan Tsolmon — 研究生, 世界经济与国际商务教研室, 西伯利亚国立铁路运输大学, 新西伯利亚市, 俄罗斯联邦, hi_tsolmon@mail.ru.

Authors

Vladimir P. Nekhoroshkov — D.Sc. in Economics, Professor, Head of the Department “World Economy and International Business”, Siberian Transport University, Novosibirsk, Russian Federation, vpnekhov@mail.ru.

Delgersaikhan Tsolmon — PhD Student, Department “World Economy and International Business”, Siberian Transport University, Novosibirsk, Russian Federation, hi_tsolmon@mail.ru.

Вклад авторов

Все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

作者的贡献

所有作者对该出版物的准备作出了等量贡献。所有作者声明无利益冲突。

Contribution of the Authors

The authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.

Для цитирования

Нехорошков В.П. Роль железнодорожного транспорта в торгово-экономическом сотрудничестве Монголии и Китая / В.П. Нехорошков, Дэлгэрсайхан Цолмон. — DOI 10.17150/2587-7445.2025.9(1).49-64. — EDN FFWWKN // Российско-китайские исследования. — 2025. — Т. 9, № 1. — С. 49–64.

For Citation

Nekhoroshkov V.P., Delgersaikhan Tsolmon. The Role of Railway Transport in Trade and Economic Cooperation Between Mongolia and China. *Rossiisko-Kitaiskie Issledovaniya = Russian and Chinese Studies*, 2025, vol. 9, no. 1, pp. 49–64. (In Russian). EDN: FFWWKN. DOI: 10.17150/2587-7445.2025.9(1).49-64.