УДК 338.49

ББК 65.049

DOI 10.31554/2222-9175-2019-33-95-107

Т. Дорж, Б. Бурэнжаргал, Б. Д. Цыбенков

РОЛЬ ЦЕНТРАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА МОНГОЛИИ В РАЗВИТИИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО КОРИДОРА ТРЕХ СТРАН

Развитие логистических систем является прямым следствием глобальных тенденций мирового развития. Организация системы логистики и транзитных перевозок в треугольнике Россия – Монголия – КНР имеет хорошие перспективы. Поэтому возникает необходимость в изучении предпосылок развития экономического коридора трех соседних стран, основанного на железнодорожной магистрали. Эту проблематику нужно изучать не только с позиций международной макроэкономики, но и с точки зрения потребностей инфраструктуры, современных технологий, менеджмента и логистики. В данной статье рассмотрена роль Монголии в организации системы логистики и транзитных перевозок, а также в создании дорожной карты (*roadmap*) трехстороннего сотрудничества.

Ключевые слова: Монголия, РФ, КНР, транспортные коридоры, логистика, Шелковый путь, железная дорога, месторождения, экономическая интеграция.

T. Dorj, B. Burenzhargal, B. D. Tsybenov

THE ROLE OF THE CENTRAL TRANSPORT CORRIDOR OF MONGOLIA IN THE DEVELOPMENT OF THE ECONOMIC CORRIDOR OF THE THREE COUNTRIES

The article considers the role of the central transport network in the development of the economic corridor of the three countries. The organization of a logistics and transit system in the Russia – Mongolia – PRC triangle has good prospects. The authors consider the railway as the main line of transport between neighboring countries. The article examines the problem of transport corridor from the standpoint of international macroeconomics, infrastructure needs, modern technologies, management and logistics. The authors analyze the role of Mongolia in the organization of the system of logistics and transit transport, and in creating a roadmap for tripartite cooperation.

Keywords: Mongolia, Russian Federation, PRC, transport corridors, logistics, Silk Road, railway, deposits, economic integration.

Глобализация мировой экономики и ее отражение в политике трех стран

Ключевым фактором развития регионов современного мира стала глобализация. Она вызвана, в первую очередь, факторами современного развития

ДОРЖ Тувдийн – академик Академии наук Монголии, профессор монгольского государственного университета, заслуженный деятель науки Монголии (Улан-Батор, Монголия). E-mail: mas@mas.ac.mn.

БУРЭНЖАРГАЛ Б. – доктор исторических наук, профессор Государственного педагогического университета Внутренней Монголии (Хухэ-Хото, КНР). E-mail: mas@mas.ac.mn.

ЦЫБЕНОВ Базар Догсонович – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН» (Улан-Удэ, Россия). E-mail: bazar75@mail.ru.

всего мира и регионов в отдельности, стремительным научно-техническим прогрессом в сфере транспорта, которые существенно сокращают расстояние между государствами. Взаимозависимость и взаимодействие национальных экономик – результат глобализационных процессов. Другими словами, наблюдается появление некой единой структуры, близкой к интернациональной экономической системе. Национальные экономики все теснее взаимодействуют с глобальными институтами, их развитие можно уже назвать многосторонним и разноплановым. Известны многочисленные примеры успешных макрологистических региональных структур и систем, например для стран Бенилюкса (экономический союз Бельгии, Нидерландов и Люксембурга), ЕС, США и Канады, Юго-Восточной Азии. Региональный фактор усиливает тенденцию глобализации за счет таких аспектов, как сходство политических систем и экономического уровня стран, входящих в регион; близость социального уклада жизни, традиций, исторических корней; миграция населения; единые источники энергии, сырьевые ресурсы; единая транспортная система и дорожная инфраструктура; единые телекоммуникации; отсутствие таможенных и торговых барьеров и т. д.

Транспортная логистика призвана обеспечить рационализацию грузопотоков и повышение эффективности использования транспортных средств. Международные торговые отношения в условиях глобальной экономики наложили особый отпечаток на развитие логистики. Существует определение международного транспортного коридора как высокотехнологической транспортной системы, концентрирующейся на генеральных направлениях – транспорт общего пользования (железнодорожный, автомобильный, морской, трубопроводный) и телекоммуникации. Исходя из этого определения, необходимо относиться к транспортному коридору не только с точки зрения интеграции, но и рассматривать его как важную часть системы мирового транспорта.

Когда на мировой арене реализуется долгосрочная, стабильная экономическая политика развития, основанная на мегатранспортных коридорах, Монголия должна использовать преимущества, созданные глобализацией и осуществлять тесное экономическое сотрудничество с Россией и Китаем. Начиная с 2000 г. Монголия, в основном, отстранилась от процесса улучшения отношений с соседними странами и накопления опыта в развитии инфраструктуры в рамках сотрудничества Евразийского экономического союза. В настоящее время, когда четко определены рамки участия РФ и КНР в развитии трехстороннего экономического коридора и выяснены меры поддержки инициатив, предлагаемые Монголией, монгольской стороне необходимо четко определить свою позицию и стремиться к намеченной цели.

Как известно, правительство России разрабатывало Стратегию транспортного развития до 2030 г., учитывая вступление РФ в ВТО и принимая во внимание стратегические документы, определяющие перспективные направления развития экономики и социальной сферы регионов Российской Федерации, отраслей экономики, транспортной системы страны в целом и отдельных видов транспорта, развития транспортно-логистической инфраструктуры, международной транспортной интеграции. В рамках этой целостной программы РФ активно поддерживает программу «Инициатива пояса и пути», выдвинутую КНР, и реализует совместные проекты. Монголия должна учитывать многолетний опыт РФ в сотрудничестве с ЕС в рамках программы так называемого «Диалога о транспортно-логистической системе».

Предполагается, что основные маршруты экономического пояса Шелкового пути будут проходить:

- из Китая через Центральную Азию, Россию до Европы (до Балтийского моря);
- из Китая через Центральную и Западную Азию к Персидскому заливу и Средиземному морю;

– из Китая в Юго-Восточную, Южную Азию, к Индийскому океану.

Основные направления морского Шелкового пути XXI в.:

– из морских портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и дальше до Европы;

– из китайских портов через Южно-Китайское море в южную акваторию Тихого океана.

В указанных направлениях планируется сформировать международные коридоры экономического сотрудничества: Китай – Монголия – Россия, Китай – Центральная Азия – Западная Азия, Китай – Индокитай, Китай – Пакистан и Бангладеш – Индия – Мьянма – Китай.

Для реализации данной экономической программы перед Монголией стоит задача определить позицию и возможности центрального транспортного коридора, являющегося основой логистики трехстороннего экономического коридора.

Трехстороннее политическое решение по созданию экономического коридора

С давних времен Россия, Монголия и Китай имеют общие границы в огромном пространстве Евразии. Сегодня центр мирового развития переместился на Азиатский материк, в Северо-Восточную Азию. Поэтому наступило время больших возможностей для взаимовыгодного сотрудничества. Осознавая этот момент, государства стремятся реализовать такие программы, как «Экономический пояс Шелкового пути», «Морской Шелковый путь», «Один пояс – один путь» (инициатива КНР), «Степной путь» (Монголия) и «Евразийский экономический союз» (РФ). Главы государств обсудили вопросы, касающиеся экономических коридоров при встречах в Душанбе (2014), Уфе (2015) и Ташкенте (2016). Что касается Монголии, то предлагаемый ею проект «Степной путь» предполагает прокладывание через монгольскую территорию пяти транзитных линий: автомобильной и железной дороги, газо-, нефтепровода, линии электропередач [Дондоков 2017: 127].

В целом существуют 32 проекта в рамках создания экономического коридора. Среди них 13 проектов в транспортно-инфраструктурной области, из которых 7 – проекты строительства железнодорожного коридора:

1. Центральный железнодорожный коридор – изучение экономической основы полного и комплексного развития маршрута Улан-Удэ – Наушки – Сухэ-Батор – Улан-Батор – Замын-Уд – Эрлянь – Улаанцав – Чжанцзякоу – Пекин – Тяньцзинь, включая строительство параллельной магистральной дороги и электрификацию.

2. Северный железнодорожный коридор – изучение проекта по маршруту Курагино – Кызыл – Цагаан-толгой – Арц-суурь – Овоот – Эрдэнэт – Салхит – Замын-Уд – Эрлянь – Улаанцав – Чжанцзякоу – Пекин – Тяньцзинь;

3. Западный железнодорожный коридор – изучение проекта по маршруту Курагино – Кызыл – Цагаан-толгой – Арц-суурь – Ховд – Такашикэн – Хами – Цонже – Урумчи.

4. Восточный железнодорожный коридор – изучение проекта по маршруту Борзя – Соловьевск – Эрэнцав – Чойбалсан – Хоот – Бичигт – Шилийн-гол (Зүүнхатавч) – Улаанхад – Чаоян – Цзиньчжоу (Паньцзинь).

5. Транспортный коридор «Тумэн-гол» – изучение проекта по маршруту Чойбалсан – Сумбэр – Рашаан – Улаанхот – Чанчунь – Яньзи – Хуньцунь – Зарубино.

6. Железнодорожный коридор «Берег океана». Изучение проекта по маршруту «Чойбалсан – Сумбэр – Рашаан – Маньчжурия – Цицикар – Харбин – Муданьзян – Суйфэньхэ – Владивосток – Находка.

7. Анализ перспектив и возможностей строительства высокоскоростной железной дороги по маршруту Москва – Пекин через Монголию.

Таким образом, монгольским ученым необходимо начать постепенное и много-стороннее исследование центрального экономического коридора, пересекающего соседние государства. С этой точки зрения значительным является начало реализации проекта северного коридора как определяющего будущее главного экономического коридора.

Анализ развития транспортной инфраструктуры центрального региона Монголии и соседних регионов РФ и КНР

Торговый оборот между РФ и КНР в 2014 г. составил 90 млрд дол. и руководство двух стран договорилось увеличить торговый оборот до 200 млрд дол. на протяжении ближайших 3–7 лет.

Большинство экспортных товаров из КНР в Россию представляют собой электро-товары, оборудование, товары широкого потребления. В свою очередь, из РФ в КНР в большинстве своем импортируются нефть, газ, уголь, железная руда и горнообога-тительное сырье. Обычно эти грузы транспортируются по маршруту Забайкальск – Маньчжурия. Чтобы обеспечить дальнейшее развитие этого нарастающего торгового оборота, нужна обоснованность реформы центрального железнодорожного коридора трех стран. Железная дорога дешевле, по сравнению с другими наземными видами сообщения (железная дорога в 2 раза дешевле, чем автотранспорт), и имеет высокую пропускную способность на пограничных пунктах (обычная пропускная спо-собность автотранспорта на пограничных пунктах составляет 10 млн т груза, а для железных дорог достигает 20–100 млн т груза). Заметим, что сейчас в районах место-рождений угля преобладает автомобильный транспорт, который негативно влияет на экосистему страны. Стремительное развитие горнорудной промышленности и воз-никновение стихийных накатанных грунтовых дорог отрицательно сказываются на почве и растительности. Подобными дорогами исполосована южная гобийская часть страны, примыкающая к китайской границе [Рыгзинов и др. 2015].

В реализации транснациональных экономических проектов важны не только взаимоотношения, доверие и сотрудничество, но эти проекты также должны быть выгодны в экономическом и социальном плане и явиться мостом укрепления от-ношений и дружбы между народами. В этом смысле с экономической точки зрения в настоящее время очень актуально изучать и определять основные направления тесных экономических связей регионов трех стран. Исходя из этого можно предва-рительно выделить 3 зоны экономического благоприятствования (табл.).

Таблица

Зоны экономического благоприятствования трех стран

Страна	Зона		
	Восточная	Центральная	Западная
1	2	3	4
РФ	Забайкальский край, г. Забайкальск, Республика Саха (Якутия)	Республика Бурятия, Иркутская область, Красноярский край	Республики Горный Алтай, Тыва, Хакасия и г. Кемерово
Мон- голия	Хэнтэйский, Дорнодский, Сухэ- Баторский аймаки	Селенгинский, Дарханский, Центральный, Среднегобийский, Восточногобийский, Южногобийский, Булганский, Архангайский, Убурхангайский аймаки	Завханский, Гоби-Алтайский, Кобдоский, Баян-Улгийский, Убсунурский аймаки

Окончание табл.

1	2	3	4
КНР	Северо-восток Китая: провинции Ляонин, Цилин, Хэйлунцзян, Хулун-Буирский, Хинганский, Шилингольский, Улаанхадский, Чжиримский аймаки АРВМ, а также морские порты Цзинчжоу, Панчжин, Далянь	Провинции Хэбэй, Шэньси, Хэнань, Шаньси, Шаньдун, города Пекин, Тяньцзинь, центральная часть АРВМ, морские порты Цинхуандао, Хуйнхуа, Сингань, Таншан	Северо-западная часть Китая: Синьцзян-Уйгурский автономный район, провинции Цинхай, Гансу, Нинся-Хуэйский автономный район, западная часть АРВМ

Если рассмотреть нынешнюю ситуацию, то экономическое развитие КНР выходит на качественно новый уровень в ее восточном регионе, и постепенный переход на центральный и западный регионы. Высокие темпы индустриализации увеличивают потребность в сырье и полуфабрикатах. В свою очередь, Монголия экономически не сильно развита, но обладает богатыми природными ресурсами и имеет возможность выхода на рынки КНР и Северо-Восточной Азии. Возникает необходимость в создании надежной основы – железной дороги и ее инфраструктуры, которые будут обеспечивать развитие трех государств.

Сейчас широко развивается «зеленая» технология, которая основана на получении жидкого топлива из коксующегося угля. Его широко добывают в Центральном и Восточном регионе Монголии. Согласно нашему исследованию, через центральный экономический коридор будет осуществляться выход монгольского коксующегося угля к рынкам регионов Ляонин и Хэбэй, являющихся двумя крупнейшими импортерами коксующегося угля в Китае. Кроме того, Китай проводит политику интенсивного развития металлургических заводов в вышеуказанных регионах, что еще больше повысит спрос на коксующийся уголь для этих же заводов в Северо-Восточном Китае. Стоит также заметить, что стоимость добычи коксующегося угля в Китае постепенно увеличивается и это приведет к снижению конкурентоспособности. В то же время правительство Китая закрыло некоторые технологически неприемлемые производства, чтобы соответствовать экологическим стандартам. И эти условия дают возможность увеличить импорт угля из Монголии и России. Китайская цветная металлургическая промышленность в последние годы интенсивно развивается, а технологические инновации усиливаются, и качество ее продукции улучшается. В 2012 г. 27,7 % из общего объема мировой меди, 45,6 % свинца, 41,0 % алюминия, 39,0 % цинка и 30,4 % никеля производятся в Китае. Все это увеличивает спрос на коксующийся уголь, транспортированный из Монголии и России.

Согласно XIII пятилетнему плану, реализация которого началась в 2016 г., КНР будет инвестировать значительные средства в проекты железных, автомобильных дорог и водного транспорта. Кроме того, Китай обеспечивает возмещение и возврат капитала из бесприбыльных долгосрочных проектов и привлекает в развитие регионального экономического коридора, дву- и многосторонних проектов.

Программа «Экономический коридор» выходит за пределы трех стран, однако уровень готовности для реализации проектов железных дорог в КНР и РФ лучше, чем в Монголии. Хотя программа будет осуществляться в пределах трех стран, степень охвата и плотности сетей железных дорог в КНР и РФ выше, чем в Монголии. Соответственно, в указанных странах выше и степень готовности к реализации железнодорожных проектов. К примеру, китайская железнодорожная сеть готова соединиться с железнодорожной сетью Монголии по направлениям проектов экономического коридора, о чем свидетельствует строительство таких пограничных

пунктов, как Рашаант, Зуун-Хатавч, Эрлянь, Ганцмод и Сехе. Имеются планы присоединения пограничного пункта Мандал (Монголия), Тешишкен и Лаоай (Китай) к железнодорожной линии. Современные железнодорожные линии находятся на расстоянии 32 км от монгольского пограничного пункта Ханги, 120 км от пункта Булган и 300 км от пос. Бургастай. В перспективе ожидается завершение присоединения китайских пограничных пунктов к железнодорожной линии.

В проектах программы «Российские железные дороги» дороги спроектированы в направлении пограничных пунктов Соловьевск и Наушки, что на границе между Монголией и Россией. В последние годы интенсивно рассматриваются идеи строительства главной железнодорожной линии в направлении Куранчино – Кызыл – Цагаан Толгой. С другой стороны, на Транссибирской магистрали, в частности, на некоторых станциях по маршруту Забайкальск – Маньчжурия и в Иркутской области часто наблюдается большая нагрузка. Поэтому в плане реформирования этой магистрали до 2020 г. планируются конкретные меры, направленные на решение этой проблемы. Интерес к байкальскому участку Транссибирской железнодорожной магистрали проявляют и китайские специалисты. Особое внимание они уделяют возможности строительства высокоскоростной железной дороги (ВЖД) Китай – Монголия – Россия. В 2016 г. были проведены предварительные российско-китайские исследования, охватившие некоторые железнодорожные станции в районах Республики Бурятия и Забайкальского края [Батомункуев и др. 2017: 36], совместная российско-китайская экспедиция с целью исследования ее воздействия на трансграничную территорию России, Монголии и Китая.

С другой стороны, в Монголии используется 1100 км железнодорожных путей в направлении Наушки – Сухэ-Батор – Замын-Уд и 210 км железных дорог в направлении Соловьевск – Эренцав – Чойбалсан, но у обоих – малая мощность и небольшая пропускная способность, не обеспечивающая потребности будущего развития. Базовая пропускная способность железнодорожной линии Сухэ-Батор – Замын-Уд составляет около 20 млн т. Что касается основной структуры железнодорожной линии Эренцав – Чойбалсан, то она была построена в 1939 г. Советским Союзом и передана Монголии в 1956 г. В 1986–1987 гг. по ней было перевезено 1,5 млн т грузов в год со скоростью 60 км/час. В настоящее время скорость транспорта 40 км/час, перевозка грузов осуществляется в течение 9 часов на расстоянии 210 км, и в целом ежегодно перевозится 100 тыс. т грузов. Поэтому для Монголии настало время провести капитальный ремонт, изучить и расширить основную структуру рельсов Сухэ-Батор – Замын-Уд и Эренцав – Чойбалсан, а также развивать железнодорожные линии, связывающие страну с соседними государствами. Особо следует подчеркнуть развитие железной дороги от месторождений полезных ископаемых в Монголии в сторону российского пограничного пункта Соловьевск. Благодаря содействию правительства РФ путь до порта Восточный по своим затратам будет таким же, как и до китайского порта Тяньцзинь [Буянцогтын и др. 2015: 20].

Характеристика центральной транспортной инфраструктуры Монголии, спрос и тенденция грузооборота

В 2015 г. общий объем транспортировки грузов по железнодорожной линии из России в Китай составил 25,7 млн т, из которых 12,75 млн т по ветке Забайкальск – Маньчжурия, 4,1 млн т – Сухэ-Батор – Замын-Уд, 0,42 – Алашанкоу – Достык, 8,4 млн т – по Суйфэньхэ – Гродековской железнодорожной линии. Общий объем транспортировки грузов по железнодорожной линии из Китая в Россию составил 3,22 млн т, из которых 1,76 млн т по Забайкальско-Маньчжурской железнодорожной

линии, 0,38 млн т – по линии Сухэ-Батор – Замын-Уд, 0,89 – Алашанкоу – Достык, 0,18 млн т – по Суйфэньхэ – Гродековской железнодорожной линии. Транспортировка грузов из Монголии в Китай в 2015 г. составила 6,0 млн т, из Китая в Монголию – 1,172 млн т. В 2015 г. объем транспортировки грузов между тремя странами через Монголию достиг 11,7 млн т, а внутренняя транспортировка грузов в Монголии – 7,498, в результате общий грузооборот составил 19,15 млн т.

Монголо-российское общество «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД) обладает правами на центральный железнодорожный транспортный коридор, который проходит через Монголию. УБЖД является совместным предприятием со штатными сотрудниками, численностью около 15 тыс. чел. Для Монголии, с обширной территорией и не имеющей выхода к морю, железнодорожный транспорт играет важную роль в экономике страны. По сути, эта транзитная железная дорога, проходящая по маршруту Улан-Удэ – Наушки – Улан-Батор – Пекин – единственный стратегически важный путь во Внутренней Азии [Курас, Цыбенков 2013б: 190].

Общая длина железных дорог УБЖД составляет 1809,5 км, из них 1110 км дороги (с южной и до северной границы Монголии) соединяют Европу и Азию самым коротким путем. Сегодня Улан-Баторская железная дорога – это крупное транспортное агентство, обслуживающее 78 % грузов в стране и 27 % пассажиропотока.

В 1988 г. УБЖД перевозила 17,9 млн т грузов, а в 1993 г. транспортировка грузов сократилась до 7,5 млн т, но после восстановления экономики Монголии в 2000-х гг. объем железнодорожных перевозок в 2003 г. увеличился на 40 %. По сравнению с прошлым десятилетием, он вырос до 12,3 млн т. За последние годы транспортировка достигла 19–21 млн т, в т. ч. международных грузов – 10–12 млн т.

Хотя в последние годы объем перевозок УБЖД увеличивается и экономические показатели имеют тенденцию к улучшению, все еще имеют место условия, которые могут оказывать отрицательное влияние. Недавние исследования показывают, что дальнейшее развитие Монголии и соседних стран будет способствовать спросу железнодорожных перевозок.

Внутренний долгосрочный транспортный спрос

На долю горнодобывающего сектора приходится 42 % общих государственных доходов, 52 % налоговых поступлений и 78,4 % дохода от экспорта и данный сектор производит 30 % ВВП и 70 % общего объема промышленности страны. В настоящее время благодаря расширению производства горнодобывающего сектора полезные ископаемые составляют 94 % общего экспорта Монголии. Здесь зарегистрировано 1170 месторождений 80 видов полезных ископаемых. Обнаружены и утверждены запасы полезных ископаемых: 1619 т золота, 227 тыс. т серебра, 36,3 млн т меди, 660 млн т железной руды, 5,9 млн т цинка и 250 млн т нефти. Прогнозируется наличие около 175 млрд т полезных ископаемых. В целом их можно представить в следующем виде: золото – 1619 т; серебро – 227 тыс. т; медь – 36,3 млн т; железная руда – 660 млн т; цинк – 5,9 млн т; нефть – около 250 млн т; уголь – 175 млрд т.

Наиболее крупными месторождениями полезных ископаемых являются: медные рудники Эрдэнэт, Оюу Толгой, Цагаан суварга, месторождения золота Гацуурт, Тавт, серебряные рудники Асгат ула, Мунгун Ундур, месторождения железа Баянгол, Тумуртэй, Тумуртэйн обо.

В 2012 г. группа «Ernst&Young» оценила 15 наиболее богатых минеральных ресурсов Монголии. Согласно отчету, запасы меди оценены в 306 млрд дол., каменного угля – 128, золота – 62 и железные руды – 30 млрд дол., а также запасы фосфора – 28, цинка – 16, урана – 4,1 и серебра – 1 млрд дол. Общие запасы в среднем

оценены в 1,3 трлн дол. В 2015 г. в целом было экспортировано 21 млн т минеральной продукции. В долгосрочной перспективе ожидается увеличение объема экспорта к 2043 г. примерно в 3 раза, что может составить 58,5 млн т. Необходимо проанализировать текущую ситуацию на УБЖД, поскольку внутренние железнодорожные транзитные перевозки растут быстрыми темпами. Однако по внутренним железнодорожным линиям в основном перевозится уголь, доля которого в общем объеме достигает 78 % [Болдбаатар 2016: 164].

С этой точки зрения можно делать выводы о нынешнем состоянии УБЖД:

1. Основными проблемами являются недостаточность подвижного транспортного состава, контрольно-пропускных пунктов, низкая скорость перевозок. Дорожные условия в некоторых местах не отвечают требованиям транспортной безопасности. Ограничение скорости движения снижает экономическую эффективность и не обеспечивает спрос грузоотправителей.

2. Наблюдается тенденция снижения конкурентоспособности железнодорожного транспорта, по сравнению с другими типами транспортных сетей.

3. На протяжении многих лет отмечается низкая эффективность непроизводственной части и социального сектора УБЖД, которая требует особого внимания.

4. Нынешняя ситуация, сложившаяся на УБЖД, отстает от текущих потребностей. УБЖД нуждается в конкретных мерах по реформированию.

Проблемы железнодорожного транспорта Монголии детально изучаются и российскими специалистами. В частности, есть мнение о трех основных проблемах железнодорожного транспорта Монголии: 1) отсутствие электрификации и использование однопутной железнодорожной линии; 2) различие между шириной колеи железной дороги Монголии и Китая, что существенно замедляет и увеличивает стоимость грузопотоков в Китай или из него; 3) высокие тарифы на железнодорожные перевозки через Монголию и медленные процедуры оформления таможенных и транзитных документов на российско- и китайско-монгольских пропускных пунктах [Семенов 2017: 137].

Особое внимание в этой связи можно уделить безопасности, которая, по мнению специалистов, должна включать: 1) расширение и модернизация существующих и создание новых путей; 2) техническое перевооружение железнодорожного комплекса, внедрение новых технологий транспортировки пассажиров и грузов и их своевременной доставки; 3) расширение пропускных и проводных способностей транспортных магистралей и внедрение современных информационных технологий [Гантумур 2018: 85].

Вопросы модернизации и стратегического партнерства по развитию УБЖД были рассмотрены в ходе визита Президента РФ В. В. Путина в Монголию в 2014 г. По итогам обсуждения было подписано соглашение, согласованы основные принципы сотрудничества по модернизации железных дорог. Достигнута договоренность о работах по электрификации железнодорожных путей, строительству параллельной линии [Базаров и др. 2017: 151].

Программа развития УБЖД до 2030 г. была разработана в 2015 г. Она будет реализовываться в 3 этапа: 2017–2020, 2021–2025 и 2026–2030 гг. [Ганбаатар 2018]. Если в настоящее время УБЖД осуществляет грузоперевозки примерно 20 млн т в год, то к 2030 г. планируется увеличить объем в среднем до 53,6 млн т. Сценарии развития по этой программе:

1. Сценарий низкого темпа развития – до 2030 г. объем перевозки грузов будет достигать 32,6 млн т, а пассажирские 3,5 млн чел.

2. Сценарий среднего темпа развития – до 2030 г. объем перевозки грузов будет достигать 53,6 млн т, а пассажирские 3,5 млн чел.

3. Сценарий высокого темпа развития – до 2030 г. объем перевозки грузов будет достигать 73,7–100 млн т, а пассажирские 3,5 млн чел.

На первом этапе программы развития Улан-Баторской железной дороги предусмотрен ремонт 670 км дорог, модернизация подвижных составов, складов, строительство 198 км новых дорог, а также дополнительных дорог на 16 станциях и расширение 11 железнодорожных станций. Для реализации этой программы необходимы инвестиции в размере 1480,95 млн дол. в сценарии низкого темпа развития; 3269,06 млн дол. в сценарии среднего темпа развития и 4435,76 млн дол. в сценарии высокого темпа развития. 60,7 % инвестиций выделяются на развитие базовой структуры, а 27,8 % – подвижных составов. Следует заметить, что в целом монгольские железные дороги были построены форсированными темпами, имеют множество кривых участков, подъемов и спусков, один путь, регулирующий движение поездов полуавтоматическим блокированием, и в технико-технологическом отношении являются дорогами III категории [Цагаанбанди 2013: 132].

В развитии центрального железнодорожного коридора особая роль отводится проекту железной дороги под названием «Богдо-хан». Хотя, с одной стороны, он связан с необходимостью развития Улан-Батора, с другой – имеет особо важное значение для будущего УБЖД. В нем предусмотрен переход на стандарт двухпутного, высокоскоростного электрического движения. При поддержке финансирования от АРБ была проведена исследовательская работа и составлено предварительное технико-экономическое обоснование проекта (ПТЭО). В настоящее время монгольская сторона намерена провести тщательное технико-экономическое обоснование, разработку соответствующих юридических и инвестиционных документов и отбор инвесторов.

Планирование строительства центрального коридора железнодорожного транспорта на территории Монголии или согласованное развитие со строительством других транспортных коридоров имеет большое значение не только для развития возможностей в Монголии, но и соседних стран. В последнее время очень важен проект сети железных дорог Эрдэнэт – Овоот – Арцсуурь – Цагаантолгой – Кызыл, который известен как северный железнодорожный коридор. На сегодняшний день этот проект осуществляется по заказу компании «Аспайр Майнинг Лимитед». Чтобы координировать сотрудничество между заинтересованными сторонами по строительству железных дорог была создана компания «Нортерн Рейлвейс». Она разработала предварительное технико-экономическое обоснование (ПТЭО) проекта для строительства железной дороги длиной 330 км по маршрутам Овоот – Арцсуурь и Арцсуурь – Кызыл. Монгольская сторона подписала меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве с компанией «Чайна Рейлвейс» о строительстве железной дороги по маршруту Кызыл – Курагино в Туве. В результате этой работы УБЖД будет подключена к Транссибирской железной дороге, которая дает Монголии возможность создать самый ближайший путь, связывающий с Россией и Китаем. Будет также создана экономическая основа для постройки двухпутных, полностью электрофицированных железных дорог. В случае строительства северного коридора могут появиться все условия для сооружения нового железнодорожного коридора и в западной части Монголии.

Одним из главных транспортных проектов также станет создание транспортно-логистической компании (ТЛК), которая будет логистическим оператором между тремя странами. Ее появление позволит решить ряд насущных целей: создание единой транспортной платформы через объединение ведущих железнодорожных контейнерных операторов, логистической инфраструктуры, грузовых терминалов, развитие железнодорожных контейнерных перевозок [Булатова и др. 2017: 38].

По территории Монголии проходят сети АНЗ и АН4 азиатских автомобильных дорог и в связи с этим было начато первое тестирование для осуществления международных автомобильных перевозок. В апреле 2004 г., согласно политике присоединения Монголии к сети азиатских автомобильных дорог, монгольский парламент ратифицировал межправительственное Соглашение о сети азиатских автомобильных дорог, в котором было отражено присоединение Монголии к сети дорог по маршрутам АНЗ, АН4, АН32, имеющих протяженность 4286 км. Монгольская сторона намерена построить высокоскоростную автомобильную дорогу, проходящую через Алтанбулаг – Замын-Уд, т. е. по маршруту АНЗ. В рамках этого проекта уже начато строительство дороги с четырьмя полосами движения, которая имеет две полосы движения в одном направлении и две в другом. Она должна соответствовать международным стандартам. Начало строительства высокоскоростной автомобильной дороги побуждает нас исследовать и вопросы согласования ее строительства с центральным железнодорожным коридором. Ввод в эксплуатацию высокоскоростной автомобильной дороги, проходящей по маршруту Алтанбулаг – Замын-Уд, возможно, реанимирует и полузабытый вопрос о роли и месте свободной торговой зоны «Алтанбулаг». Как известно, начиная с 2003 г. на приграничной территории, примыкающей к российской границе, велись работы по созданию необходимой для работы СТЗ инфраструктуры [Курас, Цыбенков 2013в: 163–168; Базаров 2014]. В перспективе деятельность СТЗ «Алтанбулаг» на севере страны и СТЗ «Замын-Уд» на юге должна была способствовать увеличению транзитного потока людей и товаров и, соответственно, развитию сферы услуг и транспорта [Курас, Цыбенков 2013а: 144]. Заметим, что с лета 2013 г. ведутся работы по строительству места рекреации транзитных зарубежных гостей и на российской границе рядом с г. Кяхта. В целом проект создания автотуристского кластера «Кяхта» включает в себя 10 инвестиционных проектов. В них заложены строительство гостиниц, ресторанов, автостоянок, складов и др. [Они же 2014: 282].

Выводы

1. Согласно нашим данным, создание трехстороннего экономического коридора, основанного на центральном транспортном коридоре, будет способствовать не только развитию Монголии, но и станет важным инфраструктурным проектом для будущего социально-экономического развития как России, Монголии, Китая, так и стран Северо-Восточной Азии. На наш взгляд, это связано с уникальным географическим местоположением Монголии, а также общей тенденцией развития трех стран.

2. УБЖД, являющаяся нынешним владельцем основной структуры центрального транспортного коридора Монголии, определила свою политику развития и разработала программу развития до 2030 г. Несмотря на это программа не удовлетворяет современным требованиям, поскольку была разработана для поддержки нормальной работы железной дороги на нынешнем уровне и для обеспечения потребностей в ближайшие несколько лет.

3. На наш взгляд, вопрос о строительстве железнодорожного транспортного коридора не должен касаться только одной страны. Крайне важно, чтобы политика, тенденции развития и условия трех стран были скоординированы. Монголия разработала новую политику развития железных дорог в 2010 г., однако в рамках сложившейся в предыдущие годы практики монгольской стороне нужно еще раз пересмотреть свою политику, особенно с точки зрения сотрудничества между тремя странами. Предстоит большая работа для развития международного транспортного коридора. С другой стороны, мы считаем, что у Монголии недостаточно опыта по

развитию железных дорог. Зачастую это приводит к необходимости переработки соответствующих документов, так как предыдущие документы были разработаны в недостаточной степени. В этом отношении монгольские исследователи и служащие железнодорожной отрасли нуждаются в тесном сотрудничестве с мировыми специалистами, включая российских и китайских ученых.

4. В Монголии для осуществления железнодорожных проектов они должны быть четко обозначены, во-первых, как общественная железная дорога, во-вторых, как железная дорога для производственных целей. Обе дороги имеют особое социально-экономическое значение. Для производственных целей монгольская сторона должна выбирать проекты, имеющие реальный рынок, который позволит стране повысить свою ценовую конкурентоспособность. К тому же проекты должны иметь финансовые перспективы и высокую степень эффективности в социально-экономическом плане.

5. Создание экономического коридора представляет собой реальную поддержку государства и сильный инструмент развития через региональную экономическую интеграцию в сфере мировой глобализации. Политические решения глав трех стран станут опорой для дальнейшей реализации экономического коридора. Если стороны смогут своевременно поддерживать эти инициативы инновациями на государственном уровне, позитивным отношением, высокими технологиями, менеджментом, то обязательно достигнут определенных результатов. Для этого исследователям трех стран важно объединить усилия и постоянно контактировать. В целях улучшения эффективности работы можно рекомендовать следующие совместные действия: 1) поддержка взаимообусловленных факторов развития транспортно-инфраструктурных отраслей экономики; 2) обеспечение улучшения контроля государственного надзора и таможенных органов и расширение пограничных портов; 3) содействие сотрудничеству в областях индустрии и инвестиций; 4) углубление торгово-экономического сотрудничества; 5) расширение гуманитарного обмена и трансграничных культурных коммуникаций; 6) обеспечение сотрудничества в сфере охраны природы и экологии; 7) развитие регионального и приграничного сотрудничества.

Работа выполнена при поддержке Комплексной программы фундаментальных исследований СО РАН № П.1 (проект «Монгольский коридор в условиях евразийского взаимодействия: история и современность. Блок 1. Монгольский коридор в исторической ретроспективе» № АААА-А18-118020990007-9).

Литература

Базаров Б. В. Маймачен. Прообразы свободных экономических зон в Российской империи: история, современность, перспективы / Б. В. Базаров, Ц. П. Ванчикова, Л. В. Курас, С. Б. Намсараева, Б. Д. Цыбенков. – Улан-Удэ: ФГБОУ ВПО «БГСХА», 2014. – 200 с.

Базаров Б. В. Монгольский мир в условиях взаимодействия России и Восточной Азии в XX–XXI вв. / Б. В. Базаров, В. Б. Базаров, Д. Д. Бадарев и др. – Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2017. – 204 с.

Батомункуев В. С. Исследование возможности строительства высокоскоростной железной дороги Китай – Монголия – Россия и ее воздействия на трансграничную территорию / В. С. Батомункуев, С. Дун, Н. Б. Лубсанова // Вестник Бурятского государственного университета. Экономика и менеджмент. – 2017. – № 2. – С. 35–39.

Болдбаатар Нандинцэцэг. Контейнерные перевозки в Монголии / Нандинцэцэг Болдбаатар // Транспортное дело России. – 2016. – № 2. – С. 164–165.

Булатова Н. Н. К вопросу формирования экономического коридора Россия – Монголия – Китай / Н. Н. Булатова, А. В. Алексеев, П. В. Тихонова // Вестник Бурятского государственного университета. Экономика и менеджмент. – 2017. – № 4. – С. 33–40.

Буянцогтын А. Исследование возможностей присоединения Монголии к азиатской региональной транспортной сети / А. Буянцогтын, У. Дамбадоржийн, Г. Дангаагийн // Проблемные аспекты развития транспортной системы: мат-лы науч.-практ. конф. с междунар. участием / под ред. Г. В. Давыдовой, Г. Н. Войниковой, А. И. Бирюковой. – Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2015. – С. 10–21.

Ганбаатар С. О. Современное состояние железнодорожного транспорта Монголии / С. О. Ганбаатар // Молодежный научный вестник. – 2018. – № 1(26). – С. 165–169.

Гантумур Э. Обоснование направлений совершенствования обеспечения безопасности будущего развития железнодорожного транспорта Монголии / Э. Гантумур // Современные технологии обеспечения гражданской обороны и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. – 2018. – № 1(9). – С. 84–86.

Дондоков З. Б.-Д. Проблемы и перспективы развития транспортно-логистической системы Улан-Удэ – Улан-Батор – Эрлянэ / З. Б.-Д. Дондоков, А. Даваасурэн, Г. Е. Дареев, В. В. Смолин // Вестник Бурятского научного центра СО РАН. – 2017. – № 4(28). – С. 126–133.

Курас Л. В. Монголия: «Алтанбулаг» – свободная торговая зона / Л. В. Курас, Б. Д. Цыбенков // Власть. – 2013а. – № 2. – С. 141–144.

Курас Л. В. Регионы Сибири и Монголия: проблемы и перспективы приграничного сотрудничества / Л. В. Курас, Б. Д. Цыбенков // Власть. – 2013б. – № 7. – С. 188–192.

Курас Л. В. Свободная торговая зона «Алтанбулаг» / Л. В. Курас, Б. Д. Цыбенков // Вестник Бурятского научного центра СО РАН. – 2013в. – № 1(9). – С. 159–173.

Курас Л. В. Российско-монгольское приграничье: Кяхта в начале XXI в. / Л. В. Курас, Б. Д. Цыбенков // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2014. – Иркутск, 2014. – С. 278–285.

Рыгзинов Т. Ш. Развитие транспортной инфраструктуры Монголии в условиях современной трансформации экономики / Т. Ш. Рыгзинов, В. С. Батомункуев, Э. Лувсанжантсангийн // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2015. – № 11(83). – С. 4.

Семенов Ф. В. Проблемы использования транзитного железнодорожного потенциала Монголии / Ф. В. Семенов // Вестник Бурятского научного центра СО РАН. – 2017. – № 1(25). – С. 134–138.

Цагаанбанди Г. Обоснование необходимости реформирования железнодорожного транспорта Монгольской Народной Республики / Г. Цагаанбанди // Транспортное дело России. – 2013. – № 5. – С. 132–134.

References

Bazarov B. V. Majmachén. Proobrazy svobodnyh ekonomicheskikh zon v Rossijskoj imperii: istoriya, sovremennost', perspektivy / B. V. Bazarov, C. P. Vanchikova, L. V. Kuras, S. B. Nam-saraeva, B. D. Cybenov. – Ulan-Ude: FGBOU VPO «BGSNA», 2014. – 200 s.

Bazarov B. V. Mongol'skij mir v usloviyah vzaimodejstviya Rossii i Vostochnoj Azii v XX–XXI vv. / B. V. Bazarov, V. B. Bazarov, D. D. Badaraev i dr. – Ulan-Ude: Izd-vo BNC SO RAN, 2017. – 204 s.

Batomunkuev V. S. Issledovanie vozmozhnosti stroitel'stva vysokoskorostnoj zheleznoj dorogi Kitaj – Mongoliya – Rossiya i ee vozdejstviya na transgranichnyu territoriju / V. S. Batomunkuev, S. Dun, N. B. Lubsanova // Vestnik Buryatskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika i menedzhment. – 2017. – № 2. – С. 35–39.

Boldbaatar Nandinceceg. Kontejnernye perevozki v Mongolii / Nandinceceg Boldbaatar // Transportnoe delo Rossii. – 2016. – № 2. – С. 164–165.

Bulatova N. N. K voprosu formirovaniya ekonomicheskogo koridora Rossiya – Mongoliya – Kitaj / N. N. Bulatova, A. V. Alekseev, P. V. Tihonova // Vestnik Buryatskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika i menedzhment. – 2017. – № 4. – С. 33–40.

Buyancogtyn A. Issledovanie vozmozhnostej prisoedineniya Mongolii k aziatskoj regional'noj transportnoj seti / A. Buyancogtyn, U. Dambadorzhijn, G. Dangaagijn // Problemnye aspekty razvitiya transportnoj sistemy: mat-ly nauch.-prakt. konf. s mezhdunar. uchastiem / pod red. G. V. Davydovoj, G. N. Vojnikovoj, A. I. Biryukovoj. – Irkutsk: Izd-vo BGUEP, 2015. – С. 10–21.

Ganbaatar S. O. Sovremennoe sostoyanie zheleznodorozhnogo transporta Mongolii / S. O. Ganbaatar // *Molodezhnyj nauchnyj vestnik*. – 2018. – № 1(26). – S. 165–169.

Gantumur E. Obosnovanie napravlenij sovershenstvovaniya obespecheniya bezopasnosti budushchego razvitiya zheleznodorozhnogo transporta Mongolii / E. Gantumur // *Sovremennye tehnologii obespecheniya grazhdanskoj oborony i likvidacii posledstvij chrezvychajnyh situacij*. – 2018. – № 1(9). – S. 84–86.

Dondokov Z. B.-D. Problemy i perspektivy razvitiya transportno-logisticheskoy sistemy Ulan-Ude – Ulan-Bator – Erlyan' / Z. B.-D. Dondokov, A. Davaasuren, G. E. Dareev, V. V. Smolin // *Vestnik Buryatskogo nauchnogo centra SO RAN*. – 2017. – № 4(28). – S. 126–133.

Kuras L. V. Mongoliya: «Altanbulag» – svobodnaya trgovaya zona / L. V. Kuras, B. D. Cybenov // *Vlast'*. – 2013a. – № 2. – S. 141–144.

Kuras L. V. Regiony Sibiri i Mongoliya: problemy i perspektivy prigranichnogo sotrudnichestva / L. V. Kuras, B. D. Cybenov // *Vlast'*. – 2013b. – № 7. – S. 188–192.

Kuras L. V. Svobodnaya trgovaya zona «Altanbulag» / L. V. Kuras, B. D. Cybenov // *Vestnik Buryatskogo nauchnogo centra SO RAN*. – 2013v. – № 1(9). – S. 159–173.

Kuras L. V. Rossijsko-mongol'skoe prigranich'e: Kyahta v nachale XXI v. / L. V. Kuras, B. D. Cybenov // *Irkutskij istoriko-ekonomicheskij ezhegodnik*: 2014. – Irkutsk, 2014. – S. 278–285.

Rygzynov T. Sh. Razvitie transportnoj infrastruktury Mongolii v usloviyah sovremennoj transformacii ekonomiki / T. Sh. Rygzynov, V. S. Batomunkuev, E. Luvsanzhantsangijn // *Upravlenie ekonomicheskimi sistemami: elektronnyj nauchnyj zhurnal*. – 2015. – № 11(83). – S. 4.

Semenov F. V. Problemy ispol'zovaniya tranzitnogo zheleznodorozhnogo potentsiala Mongolii / F. V. Semenov // *Vestnik Buryatskogo nauchnogo centra SO RAN*. – 2017. – № 1(25). – S. 134–138.

Cagaanbandi G. Obosnovanie neobhodimosti reformirovaniya zheleznodorozhnogo transporta Mongol'skoj Narodnoj Respubliki / G. Cagaanbandi // *Transportnoe delo Rossii*. – 2013. – № 5. – S. 132–134.