

Инфраструктурный ландшафт в трансграничье России, Монголии и Китая: преобразования и ориентиры

© Намжилова В.О.^a, 2022

^a Бурятский научный центр СО РАН, Улан-Удэ, Россия
ORCID ID: 0000-0001-7362-4701; dayavika@yandex.ru

Резюме. В статье рассматриваются происходящие и ожидаемые изменения инфраструктурного ландшафта в зоне экономического коридора Китай - Монголия - Россия. Обеспечение инфраструктурной связанности становится общей задачей для трех стран в целях конкурентоспособного встраивания в мировые логистические маршруты.

Автор анализирует факторы, влияющие на интенсификацию трансграничных взаимодействий, выделяя общий тренд развития континентальных перевозок в евразийском пространстве, а также масштабное освоение минеральных ресурсов в Монголии. Оцениваются транзитные возможности железнодорожной и автодорожной инфраструктуры, изучаются особенности грузопотоков через пограничные пункты пропуска.

Последовательная реализация амбициозных планов Монголии по созданию железнодорожной сети кардинально меняет трансграничную инфраструктуру, особенно на границе с Китаем. Отмечается, что строительство железных дорог было форсировано монгольским правительством с началом пандемии *COVID-19*: введение жестких эпидемиологических ограничений на пересечение границ грузовым автомобильным транспортом значительно повлияло на работу пограничных пунктов пропуска и на внешнеэкономические связи Монголии в целом.

С целью расширения экспорта минерального сырья планируется открытие четырех железнодорожных пограничных переходов на монголо-китайской границе. Налаживание эффективного функционирования трансграничной транспортно-логистической инфраструктуры становится стратегическим приоритетом экономической политики Монголии.

Для России налицо необходимость развития инфраструктуры внешней торговли в приграничных регионах, особенно в новых геополитических реалиях.

Ключевые слова: экономический коридор Китай - Монголия - Россия, инфраструктурная связанность, пограничные пункты пропуска, инфраструктурный ландшафт

Благодарность. Статья подготовлена в рамках государственного задания № 121030500092-7. Проект «Разработка методологии обоснования направлений стратегического развития депрессивного региона в условиях эколого-экономических ограничений».

Для цитирования: Намжилова В.О. (Улан-Удэ). Инфраструктурный ландшафт в трансграничье России, Монголии и Китая: преобразования и ориентиры. *Азия и Африка сегодня*. 2022. № 11. С. 13-20. DOI: 10.31857/S032150750020155-2

Infrastructure landscape in the transborder region of Russia, Mongolia and China: Transformations and landmarks

© Victoria O. Namzhilova^a, 2022

^a Buryatia Scientific Centre, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Ulan-Ude, Russia
ORCID ID: 0000-0001-7362-4701; dayavika@yandex.ru

Abstract. The article discusses ongoing and expected changes in the infrastructure landscape in the zone of the China - Mongolia - Russia economic corridor. Ensuring infrastructure connectivity is becoming a common task for the three countries in order to competitively integrate into the world's logistics routes. The author analyzes the factors influencing the intensification of cross-border interactions, highlighting the general trend of growing demand on land transportation in Eurasia, as well as mining freight movement of raw material resources from Mongolia to China. The transit capabilities of the railway and road infrastructure are assessed, the features of cargo flow through border checkpoints are studied. Consistent implementation of Mongolia's ambitious plans of railway construction changes the cross-border infrastructure, especially on the China's border.

It is noted that the construction of railways was forced by the Mongolian government with the spread of the COVID-19 pandemic: severe restrictions and border control measures on truck transport significantly affected the operating of border crossings and foreign economic relations of Mongolia as a whole. In order to expand the export of mineral raw materials, it is planned to open four railway border crossings on the Mongolian-Chinese border: Gashuunsukhait - Gantsmod, Shiveekhuren - Sehe, Bichigt - Zun-Khatavch, Khanggi - Mandal. Establishing the effective functioning of the cross-border transport and logistics infrastructure is becoming a strategic priority of the Mongolian economic policy.

For Russia, there is a need to develop foreign trade infrastructure in the border regions, especially in the new geopolitical realities.

Keywords: China - Mongolia - Russia economic corridor, infrastructure connectivity, border crossing points, infrastructure landscape

For citation: Victoria O. Namzhilova (Ulan-Ude). Infrastructure landscape in the transborder region of Russia, Mongolia and China: Transformations and landmarks. *Asia and Africa today*. 2022. № 11. Pp. 13-20. (In Russ.) DOI: 10.31857/S032150750020155-2

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время повышенное внимание к развитию инфраструктуры в трансграничье России, Монголии и Китая обусловлено наличием международного транспортного коридора, обеспечивающего от 5% до 9% контейнерного грузооборота в системе евразийских трансконтинентальных железнодорожных перевозок [1].

Обеспечение инфраструктурной связанности становится общей задачей для трех стран в целях конкурентоспособного встраивания в мировые логистические маршруты. При этом обновление инфраструктуры нацелено не только на продвижение транзита через Монголию - во многом претворяемые или намечаемые инфраструктурные преобразования диктуются необходимостью перемещения минеральных ресурсов, масштабно осваиваемых в Монголии в последние два десятилетия. Поскольку страна не имеет выхода к морю, эффективность её внешнеторговых связей в высокой степени зависит от транспортно-логистической среды, в т.ч. на границе с Россией и Китаем. По интегрированному показателю *Logistics Performance Index*, характеризующему эффективность логистики, Монголия находится на 129-м месте в мире. Вместе с тем, по качеству торговой и транспортной инфраструктуры рейтинг Монголии еще ниже - 142-е место. Эти данные как нельзя лучше отражают необходимость согласованного развития инфраструктурной связанности в трансграничье трех стран.

СОГЛАСОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНОЙ СВЯЗАННОСТИ

Комплекс взаимосвязанных объектов (прежде всего в области транспорта и энергетики), расположенных в пограничном пространстве сопредельных государств и обеспечивающих перемещение людей и товаров, представляет собой трансграничную инфраструктуру, особенность которой - технологическая общность её элементов, имеющих разную государственную принадлежность, правовой статус и режим организации работы [2].

Именно поэтому преобразования трансграничной инфраструктуры происходят неравномерно и могут иметь разное наполнение по обе стороны границы. Развитие инфраструктуры, имеющей продолжение в пространстве другого государства, всегда сопровождается высокими рисками и требует выполнения целого ряда условий, включая соответствие национальным интересам, обоснование экономической целесообразности и др. При этом импульс для преобразований инфраструктура получает как изнутри (активная политика государства по выходу на зарубежные рынки, по освоению периферии), так и извне (вовлечение в производственные цепочки соседнего государства, возможности встраивания в международные транспортные коридоры и пр.).

В последнее время в трансграничном пространстве России, Монголии и Китая происходят существенные изменения инфраструктурного ландшафта, причем наиболее значительные изменения, как мы увидим, заметны вдоль монголо-китайской границы. Это обусловлено историческим фоном двусторонних отношений и развитием евразийской интеграции в целом. Налаживание и расширение торговли с южным соседом позволило Монголии заполнить своеобразный вакуум в экономических связях с зарубежными странами, образовавшийся после распада мировой социалистической системы. Масштабное освоение месторождений угля, меди, золота и других полезных ископаемых, ориентированных на экспорт в Китай, способствует появлению новых элементов инфраструктуры: дорог, линий электропередач, пунктов пропуска [3].

Высокая активность на монголо-китайской границе стала особенно заметна на фоне малой динамики взаимодействий на монголо-российской границе. Исследования ученых Института географии РАН по оценке барьерности российских границ показали, что пункты пропуска на монгольском участке недогружены. Более того, для этого участка (наряду с норвежским и корейским) характерно наименьшее число пересечений границы без заметной динамики при невысоком торговом обороте, низких взаимных инвестициях и редких контактах населения [4]. Этот вывод справедлив для большинства действующих пунктов пропуска на российско-монгольской границе, за исключением пунктов пропуска Кяхта (автомобильный) и Наушки (железнодорожный), через которые проходят крупные транспортные артерии и постепенно нарастает интенсивность грузовых и пассажирских потоков [5].

Обсуждение инфраструктурных преобразований в трехстороннем формате (Россия, Монголия и Китай) началось с развертыванием китайской инициативы создания Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП), где инфраструктурная связанность определена одним из 5 приоритетов международного сотрудничества наряду с политической координацией, бесперебойной торговлей, свободным передвижением капитала и укреплением близости между народами [6].

Несомненно, импульс к инфраструктурным преобразованиям был задан Китаем еще задолго до инициативы ЭПШП - в 2000-е гг. началось масштабное строительство инфраструктуры в западных регионах, в т.ч. в приграничных с Монголией Автономном районе Внутренняя Монголия и Синьцзян-Уйгурском автономном районе [7]. Основой же трехстороннего взаимодействия стало сопряжение национальных стратегий развития: китайской инициативы ЭПШП, монгольского проекта «Степной путь» и российской идеи Евразийского экономического союза [8].

Попытки систематизировать происходящие изменения и выработать единое видение инфраструктурного каркаса в трансграничном пространстве были сделаны при подготовке к трехсторонним встречам первых лиц России, Монголии и Китая на полях саммитов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) в 2014-2016 гг. Взаимосвязанное планирование развития автомобильных и железных дорог, авиации, портов, пунктов пропуска было отражено в принятой в 2016 г. Программе создания экономического коридора Китай - Монголия - Россия, предусматривающей реализацию целого ряда инфраструктурных проектов.

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ РЕСУРСЫ И ОГРАНИЧЕНИЯ

Инфраструктурная связанность наглядно демонстрируется присутствием коммуникаций на государственных границах. Монголия имеет протяженные сухопутные государственные границы - около 3500 км пограничной линии с Россией и более 4700 км - с Китаем.

Отсутствие территориальных споров, религиозных и этнических конфликтов позволяет охарактеризовать трансграничное пространство трех стран как мирное и относительно спокойное, а условия формирования экономического коридора - как благоприятные. Экономическую активность в трансграничье и потребность в инфраструктурных ресурсах можно проследить по состоянию функционирования пунктов пропуска и перспективным планам по их расширению. На сегодняшний день на российско-монгольской границе действуют 10 пунктов пропуска и 13 - на монголо-китайской. Направления, структура и интенсивность людских и товарных потоков значительно разнятся.

Согласно статистическим данным, пассажиропоток на монголо-китайской границе, составлявший 798 тыс. человек в 2000 г., к 2010 г. вырос в разы - до 2,5 млн человек, а в допандемийном 2019 г. - до 3,78 млн (при этом две трети пересечений - 2,28 млн человек - приходятся на автомобильный и железнодорожный погранпереходы Замын-Ууд - Эрлянь).

В этот же период пассажиропоток на монголо-российской границе вырос с 349,5 тыс. человек в 2000 г. до 1,03 млн в 2019 г. (в т.ч. 651 тыс. человек - через автомобильный погранпереход Кяхта-Алтанбулаг). Увеличению пассажиропотока на российско-монгольской границе значительно способствовало введение безвизового режима между странами в конце 2014 г. Исключением в активных людских контактах стал двухлетний период борьбы с пандемией *COVID-19*, когда действовал запрет на пересечение границы физическими лицами.

Железнодорожные пункты пропуска Замын-Ууд - Эрлянь на монголо-китайской границе и Наушки - Сухэ-Батор - на российско-монгольской являются ключевыми узлами Трансмонгольской железной дороги, соединяющей Транссибирскую магистраль с железнодорожной сетью Китая. Именно через эти пункты пропуска проходит значительная часть внешнеторговых грузов Монголии, включая импорт критически важных товаров в условиях отсутствия выхода к морю и ограниченных возможностей собственного производства (нефтепродукты, продукты питания, товары широкого потребления, оборудование и пр.). Основные экспортные грузы Монголии, транспортируемые по Трансмонгольской железной дороге, - 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. На сегодняшний день динамика железнодорожных грузоперевозок в трансграничье трех стран формируется под влиянием общемировой тенденции контейнеризации грузов. Развертывание транспортно-логистических проектов в рамках реализации китайской инициативы Экономического пояса Шелкового пути привело к взрывному росту трансконтинентальных железнодорожных перевозок с использованием контейнеров, выгодно отличающихся скоростью доставки по сравнению с морскими перевозками. В последние годы монгольское направление активно развивается, хотя и уступает транзиту через Казахстан [1].

В настоящее время по Трансмонгольской магистрали, или т.н. Центральному железнодорожному коридору (Замын-Ууд/Эрлянь - Улан-Батор - Наушки/Сухэ-Батор), проходит 43 маршрута, берущих начало в крупнейших китайских городах и следующих в европейские страны, а также в ряд российских городов. Развитие этого коридора является одним из приоритетных инфраструктурных проектов Программы создания экономического коридора Китай - Монголия - Россия. Реализация проекта позволиткратно увеличить контейнерный транзит в направлении Китай - Европа, нарастить объемы пассажирского сообщения между Россией, Монголией и Китаем.

В отличие от сквозного железнодорожного сообщения в трансграничье трех стран, автомобильный транзит еще не получил должного развития, хотя создание экономического коридора подразумевает обеспечение условий для интенсивного использования маршрутов сети Азиатских автодорог: маршрута АН-3 (Улан-Удэ - Кяхта / Алтанбулаг - Дархан - Улан-Батор - Сайншанд - Замын-Удэ / Эрлянь - Внешний Пекин - Тяньцзинь) и маршрута АН-4 (Новосибирск - Барнаул - Горно-Алтайск - Ташанта / Цагааннуур - Ховд - Ярантай / Такешкен - Урумчи). 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. Хотя Россия, Монголия и Китай подписали Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог в 2016 г., Китай снял ограничения на применение системы Международных дорожных перевозок (*TIR - Transport International Routier*) лишь в 2019 г. Впоследствии и до сих пор апробирование автодорожного транзита сдерживается введением эпидемиологических ограничений на пограничных автомобильных пунктах пропуска в ответ на вспышку пандемии *COVID-19*.

Таким образом, автодорожная инфраструктура в трансграничных взаимодействиях пока имеет локальное значение (грузопотоки осуществляются между двумя странами: Китай - Монголия или Монголия - Россия). При этом значение автомобильных пунктов пропуска на монголо-китайской границе значительно возросло за последние 20 лет, что обусловлено освоением минеральных ресурсов в Монголии и последующим их вывозом в Китай (см. табл.).

Грузопотоки начали стремительно нарастать через пункты пропуска, расположенные поблизости от крупнейших мест добычи угля в монгольском аймаке Умнеговь. Главным образом уголь поставляется на предприятия сталелитейной отрасли соседнего китайского региона - Автономного района Внутренняя Монголия [9]. Ежедневно через эти пункты пропуска проходит более тысячи фур, очередь из которых растягивается до 100 км.

Таблица. Монгольский экспорт основных видов сырья через пункты пропуска
Table. Mongolian export of main raw material resources through border checkpoints

Вид сырья	2017 г.	2019 г.	2021 г.	Основные пункты пропуска
Уголь, млн т	33,4	36,6	16,1	Гашуунсухайт - Ганцмод, Шиввэхурэн - Сэхэ
Медный концентрат, тыс. т	1447,2	1403,6	1282,5	Гашуунсухайт - Ганцмод, Замын-Ууд - Эрлянь (ж/д)
Концентрат железной руды, тыс. т	6258	8448,8	7106,2	Замын-Ууд - Эрлянь (ж/д)
Сырая нефть, тыс. барр.	7514,2	6545,2	4348,9	Бичигт - Зуун-Хатавч

Источник: Единая база статистических данных Монголии (на монгол. яз.). <http://1212.mn> (accessed 15.04.2022)

Проблема эффективной транспортировки минеральных ресурсов ожидает решения за счет строительства железных дорог - еще в 2010 г. Великий государственный хурал Монголии обозначил основные направления государственной политики в области железнодорожного транспорта [10]. Потребность в железных дорогах стала особенно заметна в период пандемии *COVID-19*, когда ограничительные меры на автомобильных пунктах пропуска негативно сказались на экспорте продукции горнодобывающей отрасли, в первую очередь угля. Жесткие меры, начиная от карантина водителей фур, многоэтапной санитарной обработки транспорта до полного закрытия пунктов пропуска в периоды вспышек заболеваемости *COVID-19*, привели к кратному снижению объемов экспорта угля.

Отсутствие адекватной приграничной инфраструктуры не позволило Монголии воспользоваться благоприятной рыночной конъюнктурой, создавшейся после отказа Китая от поставок австралийского угля с конца 2020 г. [11].

НОВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА: РЕАЛИЗАЦИЯ АМБИЦИОЗНЫХ ПЛАНОВ МОНГОЛИИ

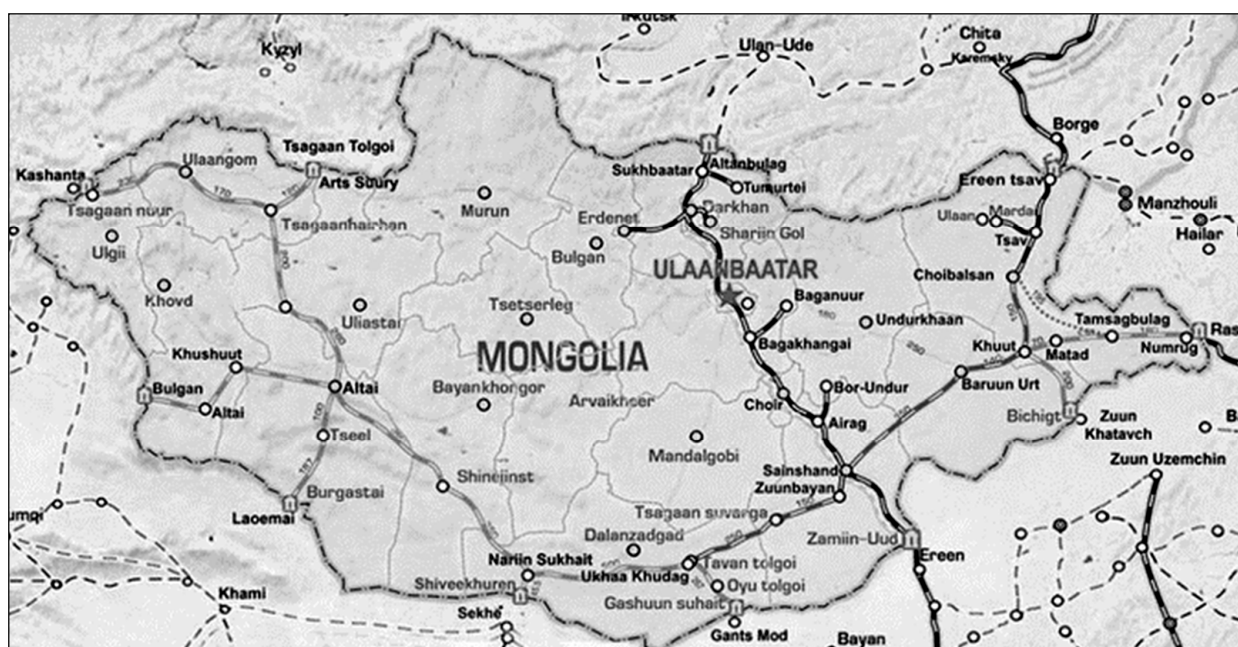
Пандемия *COVID-19* наглядно показала назревшие ограничения в инфраструктурной связанности в трансграничье России, Монголии и Китая.

Во-первых, увеличилась нагрузка на Трансмонгольскую железную дорогу: этому способствовало перенаправление части грузов с автомобильного и воздушного транспорта. В условиях распространения коронавирусной инфекции железнодорожный транспорт в меньшей степени оказался подвержен влиянию ог-

раничительных мер, а с осени 2020 г. железнодорожные трансконтинентальные грузоперевозки стали более привлекательными ввиду значительного подорожания морского фрахта [1].

Во-вторых, с началом пандемии *COVID-19* проявилась уязвимость автомобильного транспорта в обеспечении бесперебойной торговли. Приостановка деятельности автомобильных пунктов пропуска на российско-монгольской границе, равно как и на монголо-китайской границе, неизбежно вызвала скопление грузов в приграничных регионах и осложнение логистических цепочек, влияя в конечном счете на внешнеэкономические связи стран [12]. Таким образом, возросла актуальность как модернизации Трансмонгольской железной дороги, так и форсированного строительства железных дорог в Монголии с целью расширения возможностей экспорта продукции горнодобывающей отрасли.

Как было отмечено, освоение крупных месторождений полезных ископаемых становится мощным стимулом для развития железнодорожной сети Монголии. Ключевые направления государственной политики в области железнодорожного транспорта были утверждены соответствующим Постановлением Великого государственного хурала от 2010 г. В основу документа легли разработки международной консалтинговой фирмы *McKinsey & Company*. В общей сложности было запланировано трехэтапное строительство железных дорог протяженностью 5,7 тыс. км, что предполагало колоссальные изменения при существующих 1,9 тыс. км (см. карту). Позже, в 2018 г., в Постановление были внесены изменения, в том числе добавлены новые участки строительства железных дорог: Зуунбаян - Ханги (280 км) и Эрдэнэт - Арцсуурь (780 км). Таким образом, протяженность планируемых железнодорожных линий составляет 6,6 тыс. км [13].



Карта. Долгосрочные планы развития сети железных дорог Монголии.
Map. Long-term plans for the development of the Mongolian railway network.

Источник: Новые железнодорожные проекты (на монгол. яз.).
<http://www.mtz.mn/content/show/id/1015> (accessed 16.04.2022)

Проекты первого этапа (1100 км) направлены на соединение угольного бассейна Таван-Толгой с Трансмонгольской магистралью (станция Зуунбаян) и последующее соединение с железнодорожной веткой Чойбалсан - Эрэнцав - Соловьевск. Второй этап подразумевает строительство железнодорожных веток в направлении монголо-китайской границы по маршрутам Нарийн-Сухайт - Шивээхурэн (45,5 км), Таван-Толгой - Гашуунсухайт (267 км), Хуут - Бичигт (200 км), Зуунбаян - Ханги (280 км), а также удлинение железной дороги от г. Эрдэнэт до пункта пропуска Арцсуурь на границе с Россией (780 км). Реализация проектов третьего этапа намечена в западной части Монголии¹.

Таким образом, потенциал развития горнодобывающего сектора Монголии стал реально рассматриваться в более широком контексте с точки зрения выхода на международный рынок через морские порты на китайском и российском дальневосточном побережье.

¹ State policy in the field of railway transport / Decree of the State Great Khural of Mongolia № 32 of 2010 (In Mong.).
<https://mrtd.gov.mn/i/2559> (accessed 31.03.2022)

Создание сети железных дорог в Монголии отвечает интересам и России, и Китая - повышается их инфраструктурная связанность при условии существующих встречных железных дорог. Если со стороны Китая железнодорожные коммуникации уже подведены к границе с Монголией, то возможный отказ России от строительства железной дороги Курагино - Кызыл с последующим удлинением до границы (пункты пропуска Цаган Толгой - Арцсуурь) ставит под вопрос амбициозные планы Монголии по созданию железнодорожной инфраструктуры на западе страны.

Разные технологические стандарты железных дорог соседних стран, необходимость выбора ширины колеи для своих дорог долгое время были предметом обсуждения в Монголии. В соответствии с государственной политикой в области железнодорожного транспорта, строительство железных дорог в Монголии предусмотрено с шириной колеи 1520 мм с возможностью возведения узкой колеи (1435 мм) на отдельных участках (непосредственно от месторождений до пунктов пропуска на границе с Китаем). Тем не менее, несмотря на эти допущения, строительство железных дорог Таван-Толгой - Гашуунсухайт и Зуунбаян - Ханги ведется по стандартам широкой колеи.

В настоящее время в железнодорожном секторе Монголии реализуются 3 крупных проекта: строительство участков Таван-Толгой - Зуунбаян, Таван-Толгой - Гашуунсухайт, Зуунбаян - Ханги.

Для России большой интерес представляет строительство железнодорожной линии Таван-Толгой - Зуунбаян, начатое в мае 2019 г. и практически завершенное к марту 2022 г. Эта ветка протяженностью 414 км позволит интегрировать богатые монгольские месторождения угля и меди, вольфрама, цинка, плавленого шпата в азиатский рынок полезных ископаемых. Тем самым открываются новые возможности для транспортировки минерального сырья и продуктов его переработки, в т.ч. в Россию через пограничный переход Наушки - Сухэ-Батор, далее по Транссибирской магистрали к российским портам на Дальнем Востоке и далее - в третьи страны. Другое дело, что транзит монгольского угля во многом будет зависеть от устранения значительных узких мест как железнодорожных, так и портовых мощностей на Дальнем Востоке².

Успешный опыт строительства собственными силами железной дороги Таван-Толгой - Зуунбаян ускорил реализацию следующего проекта - в марте 2022 г. на условиях концессионного соглашения начато строительство железной дороги Зуунбаян - Ханги протяженностью 226 км [14]. Хотя этот маршрут не вошел в первоначальные планы развития железных дорог Монголии (был включен лишь в 2018 г.), коллапсы на пунктах пропуска в период пандемии COVID-19 вынудили правительство форсировать строительство железной дороги от станции Зуунбаян до пункта пропуска Ханги на границе с Китаем (с китайской стороны - пункт пропуска Мандал).

Новый участок позволит диверсифицировать грузовые потоки, следующие по Трансмонгольской железной дороге, и разгрузить участок Замын-Ууд - Эрлянь. Прежде всего, на альтернативную ветку планируется переориентировать поставки железной руды из аймаков Дархан и Сэлэнгэ в крупный центр металлургии на севере Китая - город Баотоу, сократив при этом маршрут поставки на 318 км [15]. Открытие нового стратегически важного маршрута для выхода на китайский рынок дает основания монгольской стороне считать, что маршрут может быть востребован и Россией. Можно сказать, что Монголия учитывает уроки пандемии и форсирует диверсификацию логистических возможностей экспорта и импорта.

Весной 2022 г. Улан-Батор анонсировал подготовку к реализации следующих проектов: строительство железных дорог Арц-Суурь - Нарийнсухайт - Шивээхурэн (780 км) на западе, а также Чойбалсан - Хуут и Хуут - Бичигт (426 км) на востоке³. В ответ на эту новость российские регионы готовят обращение к руководству страны с просьбой возобновить строительство железной дороги Кызыл (Тува) - Курагино (Красноярский край), завершение которой позволило бы России получить новый транзитный коридор в Китай и Монголию и помогло бы российской экономике в продвижении в Азию в условиях западных санкций⁴. Таким образом, создаются условия для перспективного запуска Западного и Восточного железнодорожных коридоров, намеченных Программой создания экономического коридора.

Очевидно, что строительство железных дорог в Монголии будет кардинально менять инфраструктуру пограничных переходов в трансграничье трех стран, в первую очередь - на границе Монголии с Китаем.

² Магистральный транзит поможет завершить российский поворот на Восток. 2022. <https://vostokmedia.com/news/economy/28-04-2022/magistralnyy-tranzit-pomozhet-zavershit-rossiyskiy-povorot-na-vostok> (accessed 31.03.2022)

³ Work will continue with the construction of the western and eastern vertical railways (In Mong.). <https://mrtld.gov.mn/i/2969> (accessed 05.04.2022)

⁴ Власти регионов Енисейской Сибири готовят обращение о возобновлении строительства железной дороги в Туву. 2022. https://www.tuvaonline.ru/2022/04/16/vlasti-regionov-eniseyskoy-sibiri-gotovyat-obraschenie-o-vozobnovlenii-stroitelstva-zheleznoy-dorogi-v-tuvu.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews%2Fsearch%3Ftext%3D (accessed 25.04.2022)

Помимо существующего с 1956 г. единственного железнодорожного пункта пропуска Замын-Уд - Эр-лянь, намечается открытие 4 новых железнодорожных переходов на монголо-китайской границе, ориентированных преимущественно на перевозку минерального сырья. По трем из них (Гашуунсухайт - Ганц-мод, Шивээхурэн - Сэхэ и Бичигт - Зун-Хатавч) уже достигнуты официальные согласования - в 2020 г. эти пункты пропуска вошли в Соглашение о пунктах пропуска на монголо-китайской границе и их режимах⁵. Вместе с тем есть основания полагать, что благодаря форсированному строительству железной дороги Зунбаан - Ханги 4-й новый пункт пропуска Ханги - Мандал будет запущен раньше остальных.

В целом тема развития пограничных пунктов пропуска получила особую актуальность в Монголии с началом пандемии *COVID-19*, когда страна сразу же ощутила негативные последствия от введения ограничений международных грузопотоков.

Уроки пандемии, включая необходимость создания адекватной трансграничной инфраструктуры, были учтены в «Новой политике возрождения» («Шинэ сэргэлтийн бодлого»), представленной Улан-Батором в декабре 2021 г. Возрождение пограничных пунктов пропуска стало одним из 6 ключевых направлений новой политики (наряду с возрождением энергетической отрасли, промышленности, городов и сел, зеленого развития и государственной эффективности) и предполагает создание социальной инфраструктуры и свободных экономических зон, строительство национальной железнодорожной сети, увеличение пропускной способности Улан-Баторской железной дороги, соединение пограничных пунктов пропуска автомобильными дорогами и др.⁶

Кроме всего прочего, инфраструктурный ландшафт в трансграничье трех стран, скорее всего, будет включать инфраструктуру транспортировки газа из России в Китай через Монголию. Хотя строительство газопровода не входит в перечень проектов Программы создания экономического коридора, в этом направлении проделана существенная работа трех сторон. В 2019 г. АО «Газпром» было поручено рассмотреть вариант строительства газопровода «Сила Сибири - 2» через территорию Монголии. В августе 2020 г. была создана компания специального назначения «Газопровод Союз Восток» и началась разработка технико-экономического обоснования проекта. В ноябре 2021 г. был впервые озвучен срок начала строительства газопровода - 2024 г., а в феврале 2022 г. стороны заявили о начале проектно-изыскательских работ. Таким образом, проект обретает все более четкие черты⁷.

Очевидно, что строительство газопровода через Монголию существенно усилит потенциал развития экономического коридора Китай - Монголия - Россия.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Инфраструктурный ландшафт в трансграничье России, Монголии и Китая меняется и, видимо, продолжит неравномерно «обогащаться». Мы видим, что кардинальные преобразования связаны с развитием железнодорожной сети Монголии, созданием новых пограничных переходов на границе с Китаем. Налаживание эффективного функционирования трансграничной транспортно-логистической инфраструктуры становится стратегическим приоритетом монгольской экономической политики. Общей задачей для трех стран является интегрирование транспортных сетей в систему международных железнодорожных и автомобильных коридоров. Для России налицо необходимость развития инфраструктуры внешней торговли в приграничных регионах, особенно в новых реалиях.

ЛИТЕРАТУРА

1. Информационно-аналитический обзор «Контейнерные железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в 2021 году». 2022. <https://index1520.com/analytics/konteynerye-zheleznodorozhnye-perevozki-na-evraziyskom-prostranstve-v-2021-godu/> (accessed 10.03.2022)
2. Володин А.Б. Пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации как ключевое звено трансграничной инфраструктуры. *Российское пограничье: социально-политические и инфраструктурные проблемы*. Под ред. В.А.Колосова и А.Б.Володина. М., 2016. С. 138-142.
3. Намжилова В.О., Батомункуев В.С. Монголо-китайская граница: преобразования приграничной инфраструктуры и влияние ЭПШП. *Проблемы Дальнего Востока*. 2021, № 1, с. 1-12. DOI: 10.31857/S013128120013887-6
4. Колосов В.А., Зотова М.В., Себенцов А.Б. Подходы к оценке барьерности российских границ. *Российское пограничье: социально-политические и инфраструктурные проблемы*. Под ред. В.А.Колосова и А.Б.Володина. М., 2016. С. 26-43.

⁵ Minister of Foreign Affairs of Mongolia N.Enkhtaivan held talks with Minister of Foreign Affairs of China Wang Yi (In Mong.). <http://www.mfa.gov.mn/?p=52170> (accessed 16.09.2020)

⁶ Revival of ports to expand the economy (In Mong.). <https://dorgio.mn/p/136466> (accessed 05.04.2022)

⁷ Самофалова О. Зачем России и Китаю нужен дублер «Силы Сибири». 2021. <https://vz.ru/economy/2021/11/14/1128768.html> (accessed 14.11.2021)

5. Рыгзынов Т.Ш., Батомункуев В.С. Зонирование инфраструктуры для совершенствования механизмов развития российско-монгольского трансграничья. *География и природные ресурсы*. 2016, № 2, с. 156-165.
6. Уянаев С.В. Новые «Шёлковые пути» Китая: принципы и параметры официальной «дорожной карты». *Китай в мировой и региональной политике. История и современность: ежегодное издание*. Сост., отв. редактор Е.И.Сафронова. М.: ИДВ РАН, 2015. Вып. XX. С. 242-259.
7. Study of the main problems in the construction of the China-Mongolia-Russia economic corridor. 2016. Beijing. (In Chin.)
8. Дондоков З.Б.-Д., Борисов Г.О., Намжилова В.О. Россия-Монголия-Китай: перспективы трехстороннего сотрудничества. *Проблемы Дальнего Востока*. 2016, № 1, с. 93-101.
9. Намжилова В.О. Внутренняя Монголия как энергетический форпост Китая. *Азия и Африка сегодня*. 2020, № 2, с. 22-29. DOI: 10.31857/S032150750008469-7
10. Грайворонский В.В. Модернизация железнодорожного транспорта в Монголии и роль российско-монгольского сотрудничества. *Восточная аналитика*. 2011, № 2, с. 123-130.
11. Nyamsuren J. Missed Opportunities for Mongolia and Golden Opportunities for Russia (In Mong.). 2021. <https://news.mn/r/2470514/?fbclid=IwAR1GngP434NKSoWIXwtzb1RqsuIRJY8eXQJbq2Mo7-f2Qi7w1009gLCmNww> (accessed 31.08.2021)
12. Намжилова В.О. Российско-монгольские торгово-экономические отношения: дальневосточные перспективы. *Регионалистика*. 2021, № 1, с. 29-38. DOI: <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.1.29>
13. Gantuya N. Zuunbayan-Khangai and Erdenet-Ovut-Artssuur railway projects are reflected in state policy (In Mong.). <https://montsame.mn/ru/read/94342> (accessed 31.03.2022)
14. Munkhbaatar S. A concession agreement will be signed for the Zuunbayan-Khangai railway project (In Mong.). <https://montsame.mn/mn/read/291772> (accessed 31.03.2022)
15. Erdenebulgan Kh. Construction of Zuunbayan-Khangai railway started (In Mong.). <https://montsame.mn/mn/read/292070> (accessed 05.04.2022)

REFERENCES

1. Information and analytical review “Container rail transportation in the Eurasian space in 2021” (In Russ.). <https://index1520.com/analytics/konteynernye-zheleznodorozhnye-perevozki-na-evraziyskom-prostranstve-v-2021-godu/> (accessed 10.03.2022)
2. Volodin A.B. 2016. Checkpoints across the state border of the Russian Federation as a key link in the cross-border infrastructure. *Russian Borderlands: Socio-Political and Infrastructural Problems*. (In Russ.)
3. Namzhilova V.O., Batomunkuev V.S. 2021. Mongolian-Chinese Border: Transformation of Border Infrastructure and the Impact of the SREB. *Far Eastern Studies*. № 1. Moscow. (In Russ.) DOI: 10.31857/S013128120013887-6
4. Kolosov V.A., Zotova M.V., Sebentsova A.B. 2016. Approaches to assessing the barriers of Russian borders. *Russian Borderlands: Socio-Political and Infrastructural Problems*. (In Russ.)
5. Rygzynov T.Sh., Batomunkuev V.S. 2016. Zoning of the infrastructure for improving the mechanisms for development of the Russian-Mongolian transboundary territory. *Geography and Natural Resources*. № 2. Irkutsk. (In Russ.)
6. Uyanaev S.V. 2015. New “silk roads” of China: principles and parameters of official “road map”. *China in World and Regional Politics. History and Modernity*. (In Russ.)
7. Study of the main problems in the construction of the China-Mongolia-Russia economic corridor. 2016. Beijing (In Chin.)
8. Dondokov Z.B.-D., Borisov G.O., Namzhilova V.O. 2016. Russia - Mongolia - China: trilateral cooperation prospects. *Far Eastern Studies*. № 1. Moscow. (In Russ.)
9. Namzhilova V.O. 2020. Inner Mongolia as China’s energetic frontier. *Asia and Africa today*. № 2. Moscow (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750008469-7
10. Grayvoronsky V.V. 2011. Modernization of railway transport in Mongolia and the role of Russian-Mongolian cooperation. *Vostochnaya analitika*. № 2. Moscow. (In Russ.)
11. Nyamsuren J. Missed Opportunities for Mongolia and Golden Opportunities for Russia (In Mong.). <https://news.mn/r/2470514/?fbclid=IwAR1GngP434NKSoWIXwtzb1RqsuIRJY8eXQJbq2Mo7-f2Qi7w1009gLCmNww> (accessed 31.08.2021)
12. Namzhilova V.O. 2021. Russian-Mongolian trade and economic relations: Far Eastern prospects. *Regionalistika*. № 1. Khabarovsk. (In Russ.) DOI: <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.1.29>
13. Gantuya N. Zuunbayan-Khangai and Erdenet-Ovut-Artssuur railway projects are reflected in state policy (In Mong.). <https://montsame.mn/ru/read/94342> (accessed 31.03.2022)
14. Munkhbaatar S. A concession agreement will be signed for the Zuunbayan-Khangai railway project (In Mong.). <https://montsame.mn/mn/read/291772> (accessed 31.03.2022)
15. Erdenebulgan Kh. Construction of Zuunbayan-Khangai railway started (In Mong.). <https://montsame.mn/mn/read/292070> (accessed 05.04.2022)

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Намжилова Виктория Очировна, кандидат экономических наук, старший научный сотрудник отдела региональных экономических исследований, Бурятский научный центр СО РАН, Улан-Удэ, Россия.

Victoria O. Namzhilova, PhD (Economics), Senior Researcher, Department of Regional Economic Studies, Buryatia Scientific Centre, Siberian Branch of Russian Academy of Sciences, Ulan-Ude, Russia.

Поступила в редакцию
(Received) 13.05.2022

Доработана после рецензирования
(Revised) 23.07.2022

Принята к публикации
(Accepted) 02.09.2022