

Экономика и инновации / Economy and innovations

Оригинальная статья / Original article

УДК 339.976

[https://doi.org/ 10.31432/1994-2443-2024-19-2-14-26](https://doi.org/10.31432/1994-2443-2024-19-2-14-26)

Вопросы монголо-российского сотрудничества в сфере инфраструктуры*

Б. Батхишиг ✉

Институт философии Академии наук Монголии, г. Улан-Батор, Монголия

✉ bbat226@yahoo.com

Аннотация. В статье рассматриваются потенциально взаимовыгодные и рентабельные проекты, которые могут быть реализованы совместными силами Монголии и России в сфере инфраструктуры. Некоторые крупные проекты, такие как построение северного коридора, соединяющего Россию, Китай и Монголию, были намечены в рамках проекта “Один пояс, один путь”, о котором договорились руководители КНР, Монголии и РФ в 2016 году в городе Ташкенте. Северный коридор включает в себя три ветви железных дорог и две автомагистрали. Реализация проектов поможет расширению экономического и торгового сотрудничества не только между Монголией и Россией, но и между Азией и Европой, предлагаются пути их ускорения. Подчеркивается важность прокладки газопровода из России в Китай через монгольскую территорию.

Ключевые слова: северный коридор, железнодорожные магистрали, газопровод, инфраструктура, электростанция

Финансирование. Финансирование отсутствовало.

Для цитирования: Батхишиг Б. Вопросы монголо-российского сотрудничества в сфере инфраструктуры. *Информация и инновации*. 2024;19(2):14-26. <https://doi.org/10.31432/1994-2443-2024-19-2-14-26>

* Статья написана по материалам доклада на международной научной конференции «Наука и технологии: источники данных и аналитические подходы в целях развития», 29–30 мая 2024, г. Москва, Россия.

Issues of mongol-russian cooperation in the field of infrastructure*

B. Batkhishig ✉

Institute of Philosophy, Mongolian Academy of Sciences, Ulan-Bator, Mongolia

✉ bbat226@yahoo.com

Abstract. The article discusses potentially mutually beneficial and cost-effective projects that can be implemented jointly by Mongolia and Russia in the field of infrastructure. Some major projects, such as the construction of a northern corridor connecting Russia and China through Mongolia, were planned as part of the “One Belt, One Road” project, which was agreed upon by the leaders of the PRC, Mongolia and the Russian Federation in 2016 in the city of Tashkent. The northern corridor includes three railway lines and two highways. The implementation of the projects will help expand economic and trade cooperation not only between Mongolia and Russia, but also between Asia and Europe, and ways to accelerate it are proposed. The importance of laying a gas pipeline from Russia to China through Mongolian territory is emphasized.

Keywords: northern corridor, railway line, pipeline, infrastructure power station

Funding. No funding.

For citation: Batkhishig B. Issues of mongol-russian cooperation in the field of infrastructure. *Information and Innovations*. 2024; 19(2):14-26. (In Russ.). <https://doi.org/10.31432/1994-2443-2024-19-2-14-26>

* The article is based on the materials of the report at the international scientific conference «Science and Technology: Data Sources and Analytical Approaches for Development», May 29–30, 2024, Moscow, Russia.

Введение

Экономическое сотрудничество между Монголией и Россией успешно развивалось в течение 20-го века во всех областях народного хозяйства и особенно в сфере инфраструктуры. С помощью Советского Союза в 1940–1950-х годах была проложена Улан-Баторская железная дорога, которая соединяет Россию, Монголию и Китай. Она до сих пор играет большую роль в грузоперевозке между этими тремя странами. Кроме того в Монголии были построены такие крупные объекты инфраструктуры, как автомагистраль, соединяющая три соседних государства, аэропорт, линии связи и тепловые электростанции. К примеру, Улан-Баторская тепловая электростанция № 4, первая очередь которой была введена в эксплуатацию в 1983 году, ныне производит около 60% электрической энергии, потребляемой в центральной зоне Монголии и 55% теплоснабжения полуторамиллионного города Улан-Батор¹.

Сотрудничество Монголии и России в сфере инфраструктуры

К сожалению, с 1990 года, когда страны начали переходить к рыночным отношениям, их экономическое сотрудничество стало слабеть во всех сферах экономики. Наглядным фактом этого ослабления является уменьшение доли России во внешнеторговом обороте Монголии. Так, в 1989 году монгольский экспорт в Советский Союз составлял 73% и импорт достигал 82% всей внешней торговли Монголии [1]. Но за последние 30 с лишним лет объём монгольского экспорта в Россию уменьшился в 5,5 раз, в то время, как этот показа-

тель относительно КНР увеличился в 935,8 раз². По состоянию на 2022 год доля России в общем экспорте Монголии занимает всего лишь 0,7%. Хотя импорт из России увеличился в 3.6 раза, дефицит торговли с ней рос внушительно и держится в течение последних лет на высоком уровне (рис. 1).

На диаграмме видно, что главной проблемой торговли между Монголией и Россией является снижение дефицита торгового баланса (рис. 1), для чего необходимо увеличить экспорт Монголии в Россию.

Дальнейшее увеличение торгового оборота между странами связано с расширением экономического сотрудничества, особенно в сфере инфраструктуры. Как известно, руководители КНР, Монголии и РФ договорились в 2016 году в городе Ташкенте о начале строительства северного коридора в рамках проекта «Один пояс, один путь» (рис. 2).

Как видно из рис. 2, этот проект предусматривает 5 сухопутных коридоров, соединяющих Азию с Европой. Один из них проходит через территорию Монголии и называется северным коридором.

Проект строительства железнодорожных магистралей

Проект Северного коридора состоит из трёх ветвей. Одна из них проходит через центральную часть Монголии, другие две ветви будут проложены на её восточной и западной частях. На рис. 3 показаны три железные дороги, которые соединяют и будут соединять Россию, Монголию и Китай.

1). Центральный железнодорожный коридор действует более 70 лет. Желез-

¹ О тепловой электростанции № 4.
URL: <https://www.tpp4.mn> (дата обращения: 25.05.2024).

² Mongolian Statistical Yearbook 2017, p. 404–405 / Статистический ежегодник Монголии 2017, с. 404–405. URL: <https://www.1212.mn/en/statistic/file-library/view/47811225> (дата обращения: 25.05.2024).

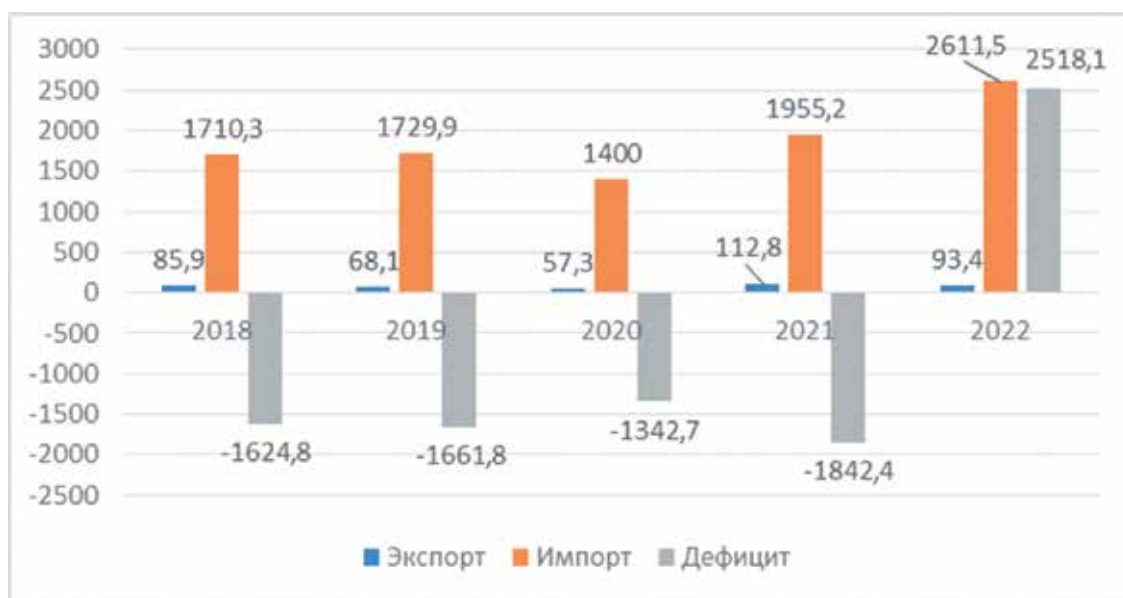


Рис. 1. Торговля между Монголией и Россией, в млн долл. (2018–2022)

Источник: Монгольский статистический ежегодник, 2022, с. 491, 493

(<https://www.1212.mn/en/statistic/file-library/view/69493902>)

Fig. 1. Trade between Mongolia and Russia, in million dollars (2018–2022)

Source: Mongolian Statistical Yearbook 2022, p. 491, 493

(<https://www.1212.mn/en/statistic/file-library/view/69493902>)

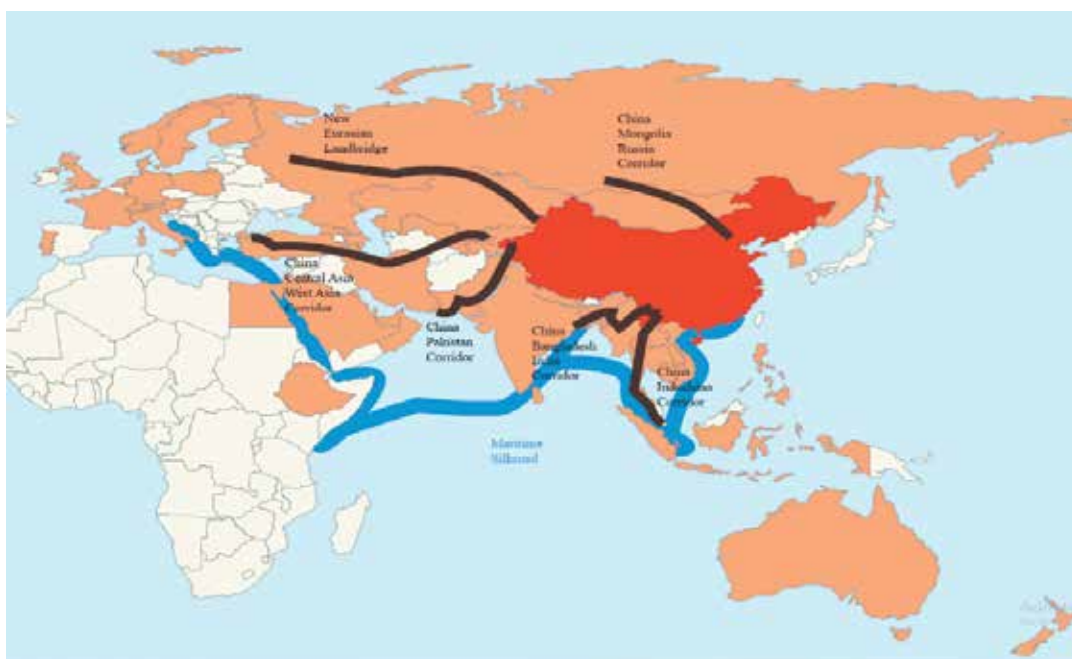


Рис. 2. Карта проекта “Один пояс, один путь”

Источник: из открытых источников

Fig. 2. Map of the “One Belt, One Road” project

Source: from open sources



Рис. 3. Три ветви северного коридора

Источник: из открытых источников

Fig. 3. Three branches of the northern corridor

Source: from open sources

ная дорога Наушки-Улан-Батор протяжённостью 400 км была введена в эксплуатацию в 1950 году. А железная дорога Улан-Батор-Замын-Ууд протяжённостью 700 км вошла в строй в 1955 году. Таким образом было завершено строительство центрального железнодорожного коридора, соединяющего Россию, Монголию и Китай. В рамках проекта "Один пояс, один путь" планируются обновление центрального железнодорожного коридора, т.е. Улан-Баторской железной дороги, и построение параллельной линии с тем, чтобы увеличить пропускную мощность и превратить её в современную скоростную магистраль. Монголия уже начала обновление дороги и её деревянные шпалы почти полностью заменены бетонными.

В настоящее время Улан-Баторская железная дорога играет большую роль в международной перевозке грузов, т.е.

перевозке грузов между Россией и Китаем (табл. 1).

Так, в 2022 году весь грузооборот Улан-Баторской железной дороги, которая является монголо-российским акционерным обществом, составил 14.9 миллионов тонн/км и 78.5% приходилось на международный грузооборот. В случае обновления этой дороги и построения параллельной линии международный грузооборот этой магистрали увеличится по меньшей мере в 2 раза.

2). На востоке страны планируется обновление железной дороги Эрээнцав-Чойбалсан, которая была построена в 1939 году и соединяет Забайкальский край РФ с городом Чойбалсан, являющимся центром Восточного аймака Монголии. В 2023 году Монголия подписала соглашение с Китаем о строительстве железной дороги из Чойбалсана в приграничный пункт Бичигт-Зуунхатавч, стоимость про-

Таблица 1. Грузооборот железнодорожного транспорта, млн тонно-километров
Table 1. Freight turnover of rail transport, million ton-kilometers

Показатели	2018	2019	2020	2021	2022
Весь грузооборот	15315.3	17384.1	19167.6	18345.1	14910.2
Местный	2866.3	3153.8	3297.4	3365.8	3151.3
Международный	12449.0	14230.3	15870.2	14979.3	11758.9
Экспортный	7307.3	8397.7	9640.0	8717.6	6296.2
Импортный	1405.8	1508.5	1481.5	1554.2	1939.0
Транзитный	3736.0	4324.1	4748.7	4707.5	3523.7

Источник: Монгольский статистический ежегодник, 2022, с. 699

(<https://www.1212.mn/en/statistic/file-library/view/69493902>)

Source: Mongolian Statistical Yearbook 2022, p. 699

(<https://www.1212.mn/en/statistic/file-library/view/69493902>)

екта составит 1.8 миллиарда долларов. В результате реализации этого проекта начнёт функционировать восточный железнодорожный коридор, протяжённость которого будет 670 км [2, с. 305–306]. Этот коридор соединит Забайкальский край РФ с Шилин-Гол — аймаком (территориально-административной единицей) в автономном районе Внутренняя Монголия (КНР).

3). Западный железнодорожный коридор будет построен из пункта Арцсуурь, что на границе с Россией, до приграничного пункта Шивээхурен и соединит Республику Тыва РФ с Алшаа — аймаком в автономном районе Внутренняя Монголия (КНР). Протяжённость этой железной дороги составит 1255 км [3].

Для обновления железных дорог и строительства новых требуются значительные финансовые средства. Поэтому для финансирования северного коридора необходим льготный кредит от международных финансовых организаций, в частности от Азиатского банка инфраструктурных инвестиций. Что касается

людских ресурсов, то монгольские компании готовы участвовать в реализации данного проекта. Они приобрели новую технологию и накопили большой опыт для строительства железных дорог и построили за последние 5 лет в общей сложности 882 км железной дороги без шва на юге Монголии.

Ниже на рис. 4 представлены планируемые и реализуемые крупные проекты в сфере инфраструктуры.

Как видно на рис. 4, по крайней мере существует 9 крупных проектов инфраструктуры, где Монголия и Россия, а также Китай могли бы сотрудничать.

Проекты строительства автомагистралей

1. В рамках проекта “Один пояс, один путь” предусматривается строительство скоростной автомагистрали от Российской границы до Китайской через Улан-Батор (рис. 5). Монголия начала претворять в жизнь план этого проекта и в 2023 году был завершён участок автомагистрали Улан-Батор-Дархан протяжён-

Западная железнодорожная магистраль	Центральная железнодорожная магистраль	Восточная железнодорожная магистраль
Центральная авто магистраль	Западная авто магистраль	Строительство линии газопровода из России в Китай через Монголию
Реорганизация тепловой электростанции № 3	Строительство ГЭС на реке Эг	Увеличение пропускных мощностей приграничных пунктов

Рис. 4 Крупные проекты в сфере инфраструктуры

Fig. 4. Scheme of large infrastructure projects

ностью 220 км. Эта двухлинейная автодорога была построена с использованием льготного кредита от Азиатского банка развития и полностью отвечает международному стандарту. Осталось обновить 620 км автодороги.

2. В 2021 году на западе страны была введена в эксплуатацию автомагистраль Улаанбайшинт-Ховд-Ярант протяжённостью 756 км, которая соединяет Республику Алтай (РФ) с Синьцзян-Уйгурским автономным районом КНР. Она была построена с использованием льготного кредита из Азиатского банка развития в размере 170 млн долларов и средств государственного бюджета Монголии.

В случае успешной реализации проекта “Северный коридор” намного увеличится товароборот не только между нашими двумя великими соседями, но и между Азией и Европой, что благоприятно скажется на экономическом развитии Монголии.

Строительство линии газопровода

Ещё одним крупным международным проектом инфраструктуры является планируемое строительство газопровода из России в Китай через монгольскую терри-

торию. На трёхсторонней встрече глав государств, которая проходила в китайском городе Чиндао в июне 2018 года, президент Монголии Х. Баттулга предложил построить планируемый газопровод из России в Китай через территорию Монголии.

В декабре 2019 года был подписан Меморандум о взаимопонимании между Правительством Монголии и акционерным обществом “Газпром” (РФ). В соответствии с данным меморандумом 18 февраля 2020 года была создана рабочая группа, которая будет работать над проектом газопровода из России в Китай через Монголию. В 2021 году был определён маршрут трассы газопровода, и в 2022 году стороны подтвердили завершение выработки технико-экономического обоснования данного мегапроекта. Ныне ведутся подготовительные работы для строительства газопровода и его подстанций (рис. 6).

Президент России В. Путин на пресс-конференции по итогам государственного визита в Китай 17 мая 2024 года отметил, что подтверждена заинтересованность с обеих сторон относительно строительства газопровода «Сила Сибири — 2»,



Рис. 5. Карта автодорог Монголии

Источник: из открытых источников

Fig. 5. Road map of Mongolia

Source: from open sources



Рис. 6. Карта планируемого газопровода из России в Китай через Монголию

Источник: из открытых источников

Fig. 6. Map of the planned gas pipeline from Russia to China through Mongolia

Source: from open sources

а параллельно ему можно проложить и нефтепровод.

Эта линия газопровода протяжённостью 970 км пройдёт через такие населённые пункты Монголии, как город Сухе-Батор, Дархан, Зуунхараа, Улан-Батор, Чойр, Сайншанд, Замын-Ууд. В этих городах существуют многочисленные юрточные кварталы, которые используют уголь как источник теплоэнергии, из-за чего происходит сильное загрязнение воздуха и окружающей среды. Основная часть семей в этих кварталах не может использовать электричество для отопления из-за его дороговизны. По нашему расчёту в случае газификации этих городов цена отопления помещений уменьшится в среднем в 4 раза по сравнению с ценой за электричество³. Поэтому газификация городов и населённых пунктов вдоль линии газопровода должна быть приоритетной задачей для Монголии.

Этот проект также имеет высокую рентабельность для экономик Китая и России, так как прокладка газопровода требует меньше затрат по сравнению с другими линиями ввиду того, что основная часть линии проходит через ровную степь без серьёзных природных и ландшафтных препятствий. Этот газопровод поставит газ именно в тот район Китая, где больше всего требуется газификация. Он откроет ещё один большой рынок для российского газа.

Реорганизация тепловой электростанции

Все тепловые электростанции Монголии работают на угле и имеют плохую манёвренность в случае перегрузки. Кроме того, они сильно устарели, так как

были построены до 1990 года. После перехода на рыночные отношения в Монголии не было построено ни одной тепловой электростанции, и поэтому ныне внутренняя мощность уже не обеспечивает всю потребность в электроэнергии (рис. 7).

На диаграмме видно, что если в 1990 году внутренняя мощность электростанций Монголии обеспечивала 93.2% всей потребности в электроэнергии, то в 2022 году она вырабатывала только 73.8%. В настоящее время более четверти всей потребности в электроэнергии обеспечивается за счёт импорта из Китая и России. Поэтому возникла необходимость расширения производства электроэнергии путём строительства новых мощностей.

Монголии нужна тепловая электростанция, которая работает на природном газе, так как сжигание природного газа выделяет на 50% меньше углеродного газа, чем уголь. Кроме того, газовая электростанция имеет больше возможности маневрирования в случае перегрузки мощностей. Раньше не было условий для строительства газовой электростанции. Но сейчас, когда правительства Монголии и России пришли к согласию о строительстве газопроводной линии из России в Китай через монгольскую территорию, появилась редкая возможность построения такой станции. Только надо обсудить и заключить соответствующее соглашение с Россией в рамках данного международного проекта.

На заседании межправительственной комиссии Монголии и России по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству, которое состоялось в октябре 2023 года в Улан-Баторе, обсуждали вопрос об увеличении мощности тепловой электростанции № 3 и её реорганиза-

³ Социально-экономическое значение проекта линии газопровода из России в Китай через Монголию, Отчёт исследовательской группы АН Монголии, УБ, 2021, с. 38–39.

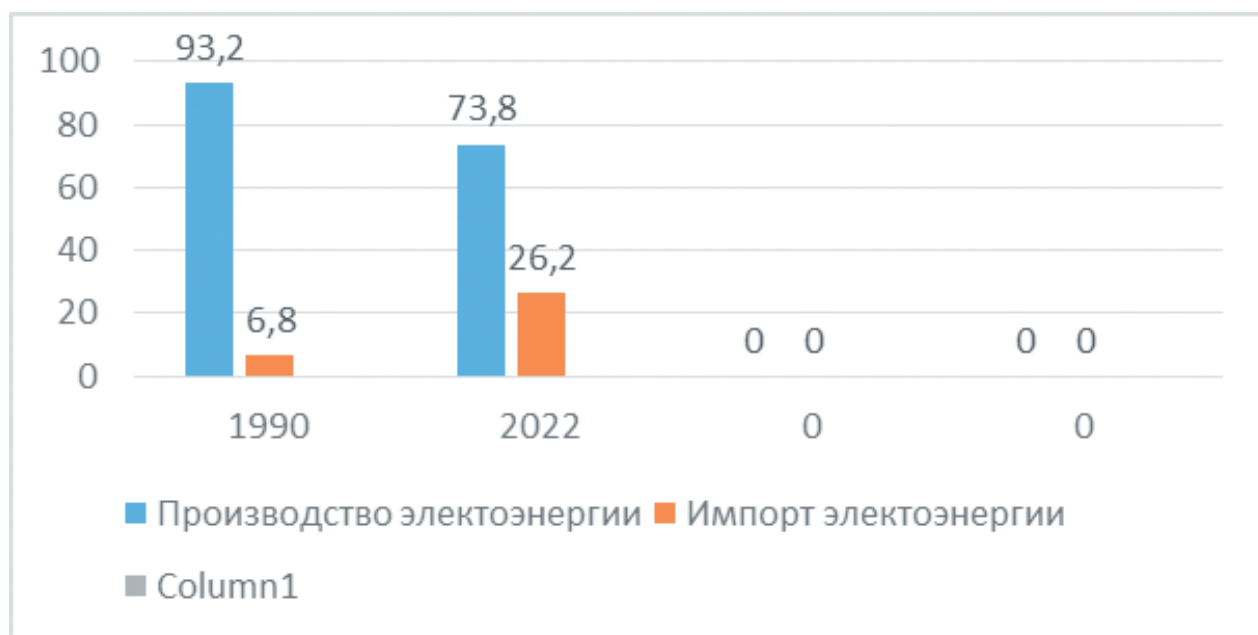


Рис. 7. Производство и импорт электроэнергии

Источник: Монгольский статистический ежегодник, 2022, с. 684
(<https://www.1212.mn/en/statistic/file-library/view/69493902>)

Fig. 7. Production and import of electricity

Source: Mongolian Statistical Yearbook 2022, p. 684
(<https://www.1212.mn/en/statistic/file-library/view/69493902>)

ции, чтобы она могла работать на природном газе.

Тепловая электростанция №3 была введена в эксплуатацию в 1968 году с помощью Советского Союза и ныне имеет мощность 186 МВт и обеспечивает 1/3 электрической и тепловой энергии города Улан-Батор⁴. В виду долгой службы турбогенераторы данной станции сильно устарели и подлежат замене. Поэтому реорганизация тепловой электростанции № 3 совершенно необходима и её успешная реализация поможет не только решить проблему нехватки электроэнергии

⁴ О тепловой электростанции № 3.

URL: https://tes3.energy.mn/_r/files/2022/9/4.2017aa5f3cfaab1f7ddbb2c13486abe/2205tabsuflaovfndr5g9kgqlu.pdf (дата обращения: 25.05.2024).

в Монголии, но и улучшить энергетическую систему для более гибкого маневрирования.

Всё это говорит о том, что прокладка газопровода через монгольскую территорию имеет огромное значение для энергетической и экологической безопасности Монголии. Это также принесёт существенный доход для Монголии.

Строительство гидроэлектростанции

Климатический пакт Глазго (Glasgow Climate Pact), который был принят в 2021 году, обязывает страны мира ускорить переход от углеродных источников энергии к зелёным и возобновляемым источникам. В свете этого международного обязательства Монголия хочет ускорить начало строительства гидроэлектростанции на реке Эг, которая про-

текает по северной части Монголии. В 1964–1965 годах институт “Энергосеть-проект” (СССР) определил местоположение гидроэлектростанции на реке Эг (рис. 8).

В 1991 году Правительство Монголии приняло решение начать строительство данной станции. В 1992–1995 годах с помощью Азиатского банка развития разработали технико-экономическое обоснование и провели оценку воздействия проекта на окружающую среду. В 1997 и 2007 годах собирались начать строительство данной станции, но решения были отменены.

В 2014 году французская компания Трактебел снова сделала технико-

экономическое обоснование данного проекта и в 2015 году источники его финансирования были решены. Мощность этой станции будет 315 МВт и Китайская сторона готова выделить льготный кредит в размере 1 млрд долл.⁵

К сожалению, российская сторона выступала против данного проекта, ссылаясь на якобы негативное воздействие данного проекта на экологию озера Байкал. Но результаты исследования Академии наук Монголии показывают, что данный проект не окажет никакого воздействия

⁵ О гидроэлектростанции на реке Эг.

URL: www.montsame.mn (дата обращения: 25.05.2024).



Рис. 8. Карта местоположения планируемой гидростанции на реке Эг (находится на конечной части реки Эг на расстоянии 2.5 км от её притока в реку Селенге)
Источник: из открытых источников

Fig. 8. Map of the location of the planned hydroelectric station on the Eg River (located at the end of the Eg River at a distance of 2.5 km from its tributary to the Selenge River)
Source: from open sources

на водные ресурсы и режим реки Селенга и озера Байкал.

На вышеупомянутом заседании стороны договорились продолжить исследовательскую работу для строительства гидроэлектростанции на реке Эг. Автор выражает надежду, что Монголия и Россия найдут взаимоприемлемое решение на этот счёт. В случае положительного решения этого вопроса энергетическая безопасность и обеспеченность Монголии намного укрепится. Самым главным итогом строительства данной ГЭС будет возможность гибкого регулирования производства и потребления электрической энергии в Монголии.

Увеличение пропускных мощностей приграничных пунктов

Увеличение пропускных мощностей приграничных пунктов является важнейшей задачей сотрудничества в сфере инфраструктуры. Монголия уже начала обновлять и расширять приграничные пункты с Китаем. Там строятся телеконтрольная система, система автоматической регистрации транспортных средств и т.п. Следует также расширять и обеспечивать современным оборудованием приграничные пункты с Россией для

того, чтобы планируемые новые железнодорожные и автодорожные магистрали в будущем функционировали на полную мощность.

Создание зон свободной торговли

Создание зон свободной торговли на границе двух стран является одним из путей облегчения внешней торговли. В 2014 году была открыта свободная зона в приграничном городе Алтанбулаг. Ныне россияне могут приезжать в эту свободную зону заниматься торговлей и другими видами экономической деятельности. При этом они имеют возможность пользоваться льготными условиями налогообложения и взимания пошлин. Было бы хорошо, если бы российская сторона открыла такую же зону близ своей границы. Кроме того, есть возможность расширения приграничной торговли.

Выводы

Трёхстороннее сотрудничество в сфере инфраструктуры имеет особо важное значение в условиях западных санкций против России, когда Россия начала переориентировать внешнеэкономическую политику на Азиатский регион, особенно на Китай.

КОНФЛИКТ ИНТЕРЕСОВ

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

CONFLICT OF INTERESTS

The author declare no relevant conflict of interests.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ / REFERENCES

1. Намжим Т. Экономика Монголии. Том 2. (Монг. яз.). Улан — Батор, 2004. 760 с. = Намжим Т. Монгол Улсын эдийн засаг, боть 2. Улаанбаатар, 2004. ISBN 9992982411. Namjim T. Economy of Mongolia, Volume 2. (In Mong.). Ulaanbaatar, 2004. 760 p.
2. Батхишиг Б. Экономические проблемы Монголии. Том I (Монг. яз.). Улан-Батор, 2023. 461 с. = Батхишиг Б. Монгол Улсын эдийн засгийн асуудал. Боть 1, Улаанбаатар, 2023, 461 н., (Монгол), ISBN-13: 9789919019921. Bathishig B. Economic problems of Mongolia. Volume 1. (In Mong.). Ulaanbaatar, 2023. 461 p.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Бадамдоржийн БАТХИШИГ, д.э.н., академик, заведующий Сектором изучения политики и политической экономики Института философии Академии наук Монголии, 15141 Улан-Батор, Чингэлтэй район, улица Баруун Сэлбэ-15; <https://orcid.org/0009-0001-1892-5517>, bbat226@yahoo.com

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Badamdorjin BATKHISHIG, Dr. Sci. (Econ.), Academician, Chief of the Section of Political Economy Institute of Philosophy, Mongolian Academy of Sciences Mongolia, 15141, UlanBator, Baruun Selbe street-15; <https://orcid.org/0009-0001-1892-5517>, bbat226@yahoo.com

Поступила в редакцию / Received 21.05.2024

