

Монгольский коридор российско-китайской торговли

© 2025

DOI: 10.31857/S0131281225010043

Макаров Александр Валерьевич

кандидат географических наук, старший научный сотрудник, Байкальский институт природопользования СО РАН (адрес: 670047, Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 8). ORCID: 0000-0003-2982-8170. E-mail: bulagat@mail.ru

Макарова Елена Владиславовна

кандидат экономических наук, доцент, Восточно-Сибирский государственный университет технологий и управления (адрес: 670013, Улан-Удэ, ул. Ключевская, 40 В). ORCID: 0000-0003-3537-3133. E-mail: elma79@yandex.ru

Статья поступила в редакцию 23.12.2024.

Аннотация:

В статье исследуются проблемы и перспективы Монгольского железнодорожного коридора российско-китайской торговли. Показывается, что Монгольский маршрут не добился особых успехов в транзите контейнерных грузов между Китаем и Европой. На это повлияли конкуренция с морским транспортом, наличие альтернативных маршрутов и архаичное состояние Трансмонгольской магистрали. В результате обострения международной обстановки вокруг России контейнерный грузопоток между Китаем и Европой через Монголию в 2023 г. был почти прекращен. В сложившихся условиях Монголия в ближайшие годы полностью выпадет из континентальных грузоперевозок, поскольку у нее в отличие от Казахстана возможности для транзита в обход России отсутствуют.

В тоже время у Монголии остается возможность реализации транзитного потенциала за счет участия в динамично растущей российско-китайской торговле. Расположение Монголии между центром формирования российского экспорта в Сибири и Пекинской агломерацией может стать важным фактором ее развития и сотрудничества с двумя соседними странами. Однако невысокая пропускная способность Трансмонгольской магистрали остается главным ограничением для увеличения транзита грузов через Монголию. На фоне планов России модернизации Восточного полигона железных дорог, развития морских портов на Дальнем Востоке и строительства новых переходов на границе с Китаем это грозит очередным забвением Монгольскому маршруту.

Модернизация Трансмонгольской магистрали неразрывно связана с взаимоприемлемым решением вопросов дальнейшего развития советско-монгольского акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога». Ключевое значение среди этих вопросов сохраняет внедрение адекватной бизнес-модели деятельности совместного предприятия с учетом необходимых инвестиций в путевую инфраструктуру и подвижной состав. Это требует серьезной корректировки государственной политики Монголии в отношении совместного предприятия. В противном случае постепенный перевод монгольского транзита на другие маршруты неминуемо приведет к банкротству АО «Улан-Баторская железная дорога».

Ключевые слова:

Монголия, Россия, Китай, Трансмонгольская магистраль, внешняя торговля, транзит грузов.

Источники финансирования:

статья подготовлена в рамках государственного бюджетного задания БИП СО РАН (проект № 0273–2021–0003).

Для цитирования:

Макаров А.В., Макарова Е.В. Монгольский коридор российско-китайской торговли // Проблемы Дальнего Востока. 2025. № 1. С. 47–58. DOI: 10.31857/S0131281225010043.

Исторически Монголия была сухопутным мостом между Россией и Китаем. Караванный «Чайный» путь через Монголию вплоть до постройки Транссибирской магистрали был основным маршрутом для торговли между двумя империями.

В начале 1920-х гг. Монгольский коридор стал для СССР основным каналом поставок оружия и боеприпасов китайским коммунистам. Трансмонгольская магистраль, строительство которой было завершено в 1955 г., активно использовалась в советско-китайской торговле до обострения отношений между СССР и КНР в конце 1960-х гг.

С начала 1990-х гг. до ввода в эксплуатацию в 2010 г. ветки в Китай от нефтепровода «ВСТО» значительную часть перевозимых по Трансмонгольской магистрали грузов составлял транзит нефтепродуктов из Ангарска и Омска в Пекинскую агломерацию.

Новые перспективы для реализации транзитного потенциала Монголии возникли в связи с инициативой Китая «Один пояс, один путь». В числе шести сухопутных коридоров «Пояса» был предложен Монгольский коридор. Однако Монголии не удалось добиться особых успехов в транзите контейнерных грузов между Китаем и Европой. На это повлияли острая конкуренция с морским транспортом, наличие альтернативных железнодорожных маршрутов и архаичное состояние Трансмонгольской магистрали.

В тоже время разрыв экономических связей с Европой и необходимость переориентации экспорта вынуждает Россию вновь обращать внимание на Монголию как кратчайший путь для торговли с Китаем. В этой связи анализ проблем и перспектив развития Монгольского коридора представляется крайне актуальным.

Монгольский маршрут в товарообороте Китая и Европы

К концу 2000-х гг. товарооборот между Китаем и Европой превратился в один из столпов мировой торговли. Поскольку основу этого товарооборота изначально формировали высокотехнологичные товары, то главную роль в его осуществлении стала играть доставка грузов в контейнерах, прежде всего морским транспортом.

С 2014 г. в рамках инициативы «Один пояс, один путь» особое внимание стало уделяться развитию сухопутного транзита контейнерных грузов между Китаем и Европой по маршрутам, связанным преимущественно с Транссибирской магистралью¹. За пять лет почти с нуля объем контейнерных грузов транзитом через Россию в сегменте контейнерных перевозок Китай — Европа — Китай приблизился к 350,0 тыс. ДФЭ в год (табл. 1).

Более того, по итогам 2021 г. объем этих грузов вырос до 765,8 ДФЭ, увеличившись за два года пандемии COVID-19 в два раза. Несмотря на то, что этот объем составлял около 5,0 % от общего объема потока контейнерных грузов между Китаем и Европой, эти маршруты смогли занять свою нишу как гораздо более быстрый способ доставки товаров по сравнению с морским транспортом и более дешевый, чем авиаперевозки.

Евразийский маршрут (через Казахстан, Россию и Белоруссию) изначально доминировал среди всех маршрутов, что отвечало интересам трех стран по увеличению транзитного грузопотока между Китаем и Европой через их территории².

Единое таможенное пространство ЕАЭС существенно облегчало транзит контейнерных грузов. Более того, контейнерный транзит поощряли компании-операторы Евразийского маршрута, предоставляя тарифные скидки, а западные и центральные провинции Китая еще и субсидировали национальных грузоперевозчиков³.

¹ Винокуров Е.Ю., Лобырев В.Г., Тихомиров А.А., Цукарев Т.В. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. Санкт-Петербург: ЦИИ ЕАБР, 2018. 74 с.

² Оторбаев Д., Бордачев Т., Белоус Ю., Жиенбаев М., Королёв А. Железный каркас Евразии: достижения, проблемы и перспективы континентальной связанности. М.: «Валдай», 2021. 35 с.

³ Helble M., Hill H., Magee D. Mongolia's Economic Prospects. Resource-Rich and Landlocked Between Two Giants. Manila: ADB, 2020. 322 p.

Таблица 1 / Table 1

Железнодорожные перевозки контейнерных грузов на направлении
Китай — Европа — Китай транзитом через Россию в 2019–2023 гг.
Rail Transportation of Container Cargo on the China — Europe — China
Route in Transit Through Russia in 2019–2023

Маршруты	Годы	2019	2020	2021	2022	2023
тыс. ДФЭ						
через Достык и Алтынколь (Казахстан, Россия, Белоруссия)		303,0	500,2	627,8	410,6	211,1
через Наушки (Монголия, Россия, Белоруссия)		14,0	19,5	71,1	25,4	1,5
через Забайкальск (Россия, Белоруссия)		28,1	27,3	46,0	17,7	4,9
через переходы Дальнего Востока (Россия, Белоруссия)		1,1	0,1	20,9	6,2	—
Всего		346,2	547,1	765,8	459,9	217,5
% к итогу						
через Достык и Алтынколь (Казахстан, Россия, Белоруссия)		87,5	91,4	82,0	89,3	97,1
через Наушки (Монголия, Россия, Белоруссия)		4,0	3,6	9,3	5,5	0,7
через Забайкальск (Россия, Белоруссия)		8,1	5,0	6,0	3,9	2,2
через переходы Дальнего Востока (Россия, Белоруссия)		0,4	—	2,7	1,3	—
Итого		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Примечание: ДФЭ — двадцатифутовый эквивалент груза (1 ДФЭ — 21,6 тонны).

Источник: Контейнерные железнодорожные перевозки на Евразийском пространстве в 2021 г. [Container rail transportation in the Eurasian space in 2021] // ERAI. 2022. URL: [https:// index1520.com/upload/medialibrary/8da/ERAI-2021_RU.pdf](https://index1520.com/upload/medialibrary/8da/ERAI-2021_RU.pdf); Контейнерные железнодорожные перевозки на Евразийском пространстве в 2023 г. [Container rail transportation in the Eurasian space in 2023] // ERAI. 2023. URL: [https://index1520.com/upload/medialibrary/ fab/j7k6hh16cv4tirn6kqtip7wfge0p5peg/_ru_.pdf](https://index1520.com/upload/medialibrary/fab/j7k6hh16cv4tirn6kqtip7wfge0p5peg/_ru_.pdf) (дата обращения: 30.02.2024).

Монгольский маршрут, позиционировавшийся как самый короткий путь от Пекина до Берлина⁴, особых успехов в транзите не добился. Помимо альтернативных маршрутов на это повлияло расположение его грузовой базы в столичном регионе Китая. Поэтому он в наибольшей мере столкнулся с конкуренцией с морским транспортом, которым перевозится более 90,0 % контейнерных грузов между Китаем и Европой.

Более того, архаичное состояние Трансмонгольской магистрали (однопутная железная дорога на тепловозной тяге) не позволяло реализовать потенциал Монгольского маршрута как самого короткого и быстрого торгового пути между Китаем и Европой.

В среднем транзитное время при перевозке контейнерных грузов через Монголию составляло 10 суток при показателе в 6 суток через Казахстан⁵. Эта разница в сроках, безусловно, оказывала влияние на предпочтения грузоперевозчиков. Фактически пиковые объемы контейнерного транзита через Монголию в 2021 г. были привлечены в результате критической перегруженности переходов в Достыке и Забайкальске.

Резкое обострение международной обстановки вокруг России в 2022 г. привело к обвалу транзита контейнерных грузов через ее территорию. Пытаясь сохранить свою

⁴ Erdenechimeg E. Logistics and Transport Challenges in Mongolia // *The Northeast Asian Economic Review*. 2016. Vol. 4. Iss. 2. Pp. 21–36.

⁵ Поворот на Восток: грузопоток Китая в Россию в 2023 году и вызовы транспортной системы // ERAI. URL: https://index1520.com/upload/medialibrary/95d/26y9ulwl8poc3xdbexugzm3rrxed68mz/231126_OTLK_Russ_3.pdf (дата обращения: 30.02.2024).

роль в континентальном транзите Казахстан стал активно участвовать в планах развития Транскаспийского маршрута в обход России⁶.

По остальным маршрутам через Россию транзит контейнерных грузов между Китаем и Европой в 2023 г. был сведен к минимуму. Такая ситуация сложилась в связи с переформатированием внешнеторговой логистики России. Вынужденная переориентация внешней торговли привела к перегруженности Восточного полигона железных дорог. В этих условиях континентальный транзит контейнерных грузов по этим маршрутам, вероятнее всего, будет окончательно прекращен в ближайшие годы.

В принципе у Монголии остается возможность реализации транзитного потенциала за счет участия в растущей российско-китайской торговле. Безусловно, приоритет в политике России по повороту на Восток отдается планам модернизации Восточного полигона железных дорог, развития морских портов на Дальнем Востоке, а также расширения действующих и строительства новых переходов на границе с Китаем⁷.

В тоже время расширение торговли России с крупнейшими азиатскими партнерами предполагает также развитие торговых путей через дружественные и нейтральные страны. Расположение Монголии между центром формирования российского экспорта в Сибири и Пекинской агломерацией может стать важным фактором ее экономического развития и сотрудничества с соседними странами в роли одного из стратегических партнеров.

Текущий и перспективный грузопоток через Монгольский маршрут

Для страны с экспортно-сырьевой экономикой, входящей в число двадцати крупнейших по территории государств в мире и не имеющей выхода к морю, вопросы транспортного сообщения имеют важное значение⁸. Главной транспортной артерией Монголии является Трансмонгольская магистраль, пересекающая всю страну в центральной части и соединяющаяся с Транссибирской магистралью на севере и железнодорожной сетью Китая на юге. Вдоль нее расположены все экономические центры страны и до середины 2000-х гг. на нее приходилось 90,0 % всего грузооборота.

Бурное освоение крупных месторождений полезных ископаемых в Южном (Гобийском) регионе привело к резкому повышению значения автотранспорта в Монголии, которое к 2019 г. приблизилось к 60,0 % от общего объема грузоперевозок (табл. 2).

Пограничные ограничения со стороны Китая на въезд автотранспорта в 2020–2022 гг. привели к резкому сокращению автомобильных грузоперевозок в Монголии. Однако прекращение политики Zero-COVID в Китае привело к тому, что объем грузовых автоперевозок в Монголии по итогам 2023 г. превысил 70,0 млн т.

Завершение строительства в 2025 г. железнодорожного перехода в Гашуун-Сухайте позволит перевести основной поток экспорта в Китай на уже построенную железную дорогу Таван-Толгой — Гашуун-Сухайт⁹. При этом не произойдет дополнительной нагрузки на Трансмонгольскую магистраль. Это важно в связи с серьезными ограничениями ее провозной мощности, которая к 2023 г. была повышена с 25,0 до 30,0 млн т/год. В тоже время объем грузоперевозок по магистрали в этом году составил 32,4 млн т. Всего же железнодорожным транспортом в 2023 г. было перевезено 36,1 млн т грузов (табл. 3).

⁶ Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030 // *World Bank*. 2023. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/40626> (дата обращения: 03.04.2023).

⁷ Фокус на Восток: тренды и прогноз развития рынка грузоперевозок России // *Strategy Partners*. URL: <https://strategy.ru/research/research/81/> (дата обращения: 28.10.2024).

⁸ Clarke J. L., Piatkowski M. M. *Mongolia Central Economic Corridor Assessment*. Washington: World Bank, 2019. 72 p.

⁹ Макаров А.В., Макарова Е.В., Бешенцев А.Н. Монголия: внешняя торговля и развитие инфраструктуры // *Мировая экономика и международные отношения*. 2023. № 9. С. 68–78.

Таблица 2 / Table 2

Грузовые перевозки в Монголии по видам транспорта в 2019–2023 гг.
Freight Transportation in Mongolia by Type of Transport in 2019–2023

Годы Виды транспорта	2019	2020	2021	2022	2023
млн. Т					
Автомобильный	40,9	30,5	18,0	33,1	71,3
Железнодорожный	28,1	29,8	31,3	27,7	36,1
Авиационный	0,006	0,003	0,006	0,013	0,009
Всего	69,0	60,3	49,3	60,8	107,4
% к итогу					
Автомобильный	59,3	50,6	36,5	54,4	66,4
Железнодорожный	40,7	49,4	63,5	45,6	33,6
Авиационный	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Итого	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Источник: составлено по данным Государственного комитета статистики Монголии [National statistics office of Mongolia] // Статистикийн мэдээллийн нэгдсэн сан. URL: <https://www.1212.mn/mn/statistic/statcate/573059/table/573059> (дата обращения: 09.03.2024).

Таблица 3/ Table 3

Структура железнодорожных грузоперевозок в Монголии в 2019–2023 гг., млн т
Structure of Railway Freight Transportation in Mongolia in 2019–2023, Million Tons

Годы Виды перевозок	2019	2020	2021	2022	2023
Внутренние перевозки	11,1	11,2	12,7	12,0	16,3
Экспорт, всего	10,2	11,5	11,0	8,6	11,1
- в Россию	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
- в Китай	10,0	11,3	10,8	8,4	10,9
Импорт, всего	2,9	3,1	3,4	3,9	3,6
- из России	2,1	2,2	2,3	2,2	2,5
- из Китая	0,8	0,9	1,1	1,7	1,1
Транзит, всего	3,9	4,3	4,2	3,2	5,1
- из России в Китай	3,3	3,5	3,4	2,1	3,5
- из Китая в Россию	0,6	0,8	1,0	1,1	1,6
Всего	28,1	30,0	31,3	27,7	36,1

Источник: Монгол Улсын Зам Тээвэр — 2021. [Ministry of Road and Transport Development of Mongolia] // Зам, тээврийн яам. URL: <https://mrt.d.gov.mn/i/2994>; Зам Тээвэр Статистикийн Эмхэтгэл — 2023 [Ministry of Road and Transport Development of Mongolia] // Зам, тээврийн яам. URL: <https://mrt.d.gov.mn/i/3952> (дата обращения: 05.03.2024).

Международные перевозки (экспорт, импорт и транзит) преобладают в структуре железнодорожных грузоперевозок. В тоже время внутренние перевозки грузов показали наиболее сильный прирост, увеличившись за 2019–2023 гг. почти в 1,5 раза. Более чем на 30,0 % за этот период увеличился также транзит грузов, в первую очередь за счет увеличения объемов транзита из Китая в Россию. Следует отметить, что транзитные грузоперевозки в Монголии осуществляются исключительно железнодорожным транспортом.

Преобладающую часть всех перевозимых по железным дорогам грузов формируют минеральные продукты (табл. 4). В целом специфика железнодорожных грузоперевозок в Монголии заключается в следующем. По Трансмонгольской магистрали осуществляются

все внутренние перевозки теплового угля на ТЭЦ города Улан-Батор, экспорт в Китай железной руды и концентратов цветных металлов со старых месторождений Центрального региона, импорт нефтепродуктов из России и потребительских товаров из Китая, а также транзит сельхозпродукции, пиломатериалов и других товаров из России в Китай.

Таблица 4 / Table 4

Структура железнодорожных грузов в Монголии в 2019–2023 гг.,
% от общего физического объема
Structure of Railway Cargo in Mongolia in 2019–2023, % of Total Physical Volume

Товарные группы \ Годы	2019	2020	2021	2022	2023
Минеральные продукты	83,2	83,3	81,3	81,7	86,8
Строительные материалы	9,9	10,0	12,7	12,8	8,0
Сельскохозяйственная продукция	1,5	0,9	0,8	0,8	0,9
Металлические изделия	1,2	1,5	1,1	1,0	1,1
Товары широкого потребления	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9
Лес и пиломатериалы	0,6	0,5	0,5	0,3	0,2
Машины и оборудование	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Прочие товары	2,6	2,8	2,5	2,4	2,0
Итого	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Источник: составлено по данным Государственного комитета статистики Монголии [National statistics office of Mongolia] // Статистикийн мэдээллийн нэгдсэн сан. URL: <https://www.1212.mn/mn/statistic/statcate/573059/table/573059> (дата обращения: 09.03.2024).

Новые железные дороги в Южном регионе (прежде всего, Таван-Толгой — Га-шуун-Сухайт) позволят в ближайшие годы резко увеличить объемы экспортных поставок в Китай минерального сырья из Монголии железнодорожным транспортом.

Вместе с тем, Трансмонгольская магистраль останется ключевым звеном транспортной системы Монголии, сохраняющим важное значение во всех сегментах грузовых перевозок. Внутренние перевозки угля будут увеличиваться в связи с ростом потребления тепла и электроэнергии в индустриальном треугольнике Улан-Батор — Дархан — Эрдэнэт. Общий объем экспорта с месторождений Центрального региона останется на текущем уровне в 10–12 млн т/год. В связи с намеченным на 2025 г. вводом в эксплуатацию нефтеперерабатывающего завода в Зуун-Баяне начнется только обвальное падение импорта нефтепродуктов из России, поставки которых составляют до 2,0 млн т/год.

Однако выпадающие объемы нефтепродуктов может легко заместить транзит грузов через Монголию, который обладает серьезным потенциалом роста. Завершение в 2025 г. реконструкции станции Наушки позволит увеличить ее провозные возможности с 10,0 до 15,0 млн т и остаться ей ведущим переходом на востоке России после Забайкальска.

В тоже время ключевыми ограничениями для дальнейшего увеличения всех видов грузоперевозок по Трансмонгольской магистрали остаются ее пропускная способность и физическое состояние, которые признаются крайне неудовлетворительными.

Увеличить пропускную мощность магистрали с 25,0 до 50,0 и 80,0 млн т/год к 2020 г. планировалось за счет ее частичной (строительство новых развязок и станций) и комплексной модернизации (строительство второго пути и электрификация)¹⁰. Однако до сегодняшнего дня не реализованы в полной мере даже проекты ее частичной модернизации.

¹⁰ Чепуркин Ю.В. Международный проект «Программа технической модернизации и развития АО «Улан-Баторская железная дорога» до 2020 года» // Бюллетень ученого совета АО «Институт экономики и развития транспорта». 2016. № 1. С. 19–26.

Проблемы и перспективы сотрудничества России и Монголии в области железнодорожного транспорта

В заключенной в 2016 г. Программе создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия в качестве приоритетного направления рассматривалось развитие Центрального коридора на базе Трансмонгольской магистрали¹¹ (рис. 1).

В целях строительства и эксплуатации магистрали СССР и МНР создали в 1949 г. акционерное общество (50/50) «Улан-Баторская железная дорога» (АО «УБЖД»). В настоящее время совместное предприятие остается вертикально-интегрированной компанией, владеющей магистралью и локомотивно-вагонным парком, осуществляющей перевозки, а также обслуживание путевой инфраструктуры и подвижного состава.

Будучи непубличной компанией АО «УБЖД» раскрывает крайне ограниченные сведения о производственных и экономических показателях. Тем не менее, обзорные материалы разных лет позволяют сформировать общую картину проблем и перспектив деятельности совместного предприятия, развития двухстороннего сотрудничества в транспортной сфере и реализации транзитного потенциала Монголии в целом.

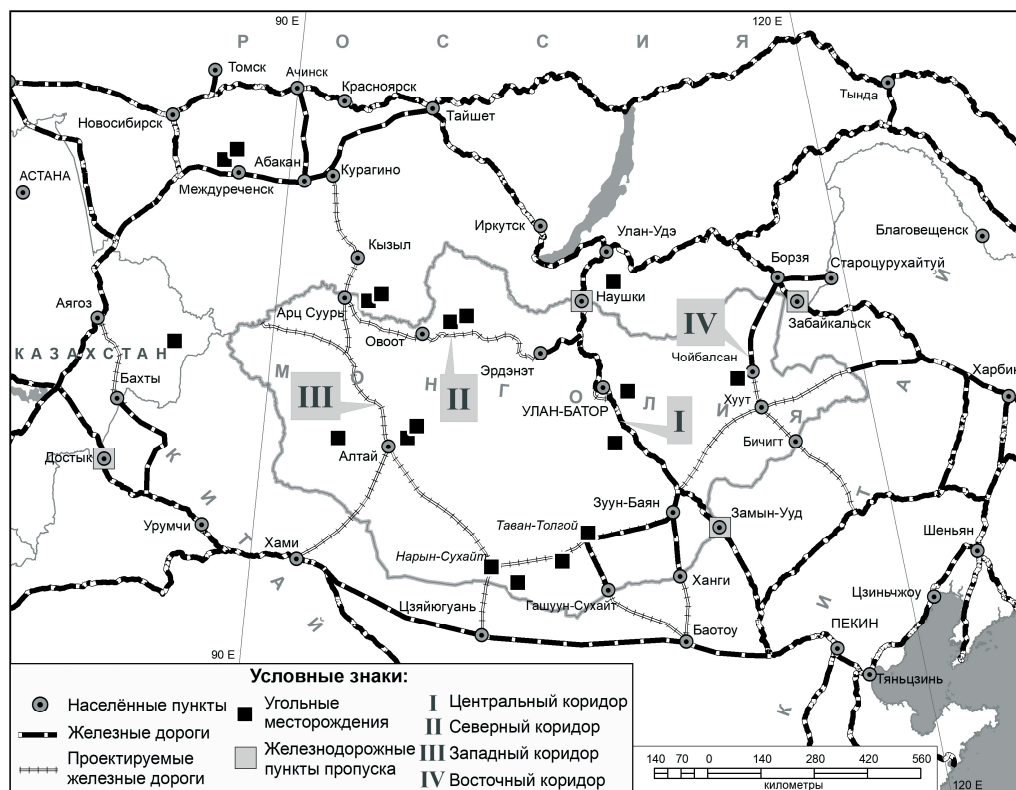


Рис. 1. Планы развития железных дорог Монголии

Figure 1. Mongolian Railway Development Plans

Источник: составлено авторами.

¹¹ Макаров А.В., Макарова Е.В. Программа создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия: проблемы и перспективы реализации // *Проблемы Дальнего Востока*. 2021. № 4. С. 84–94. DOI: 10.31857/S013128120015640–5

После распада СССР и переориентации монгольского экспорта на Китай важное значение АО «УБЖД» приобрело для России в части транзита нефтепродуктов, минеральных удобрений и лесных грузов из Сибири в Пекинскую агломерацию. В тоже время Россия твердо заняла позицию дальнейшего развития совместного предприятия за счет собственной прибыли и паритетного вклада сторон в уставной капитал¹².

Однако отсутствие достаточных доходов для собственного развития привело к тому, что состояние путей и подвижного состава АО «УБЖД» к 2020 г. стало оцениваться в числе самых неудовлетворительных среди стран с железнодорожной колеей 1 520 мм¹³.

Проверка Счетной палаты РФ и Управления по аудиту Монголии деятельности АО «УБЖД», проведенная еще в 2015 г. показала, что совместное предприятие находится в сложной финансово-экономической ситуации. Только в проверяемом периоде 2012–2014 гг. чистая прибыль АО «УБЖД» снизилась в три раза — с 36,0 млрд тугр. в 2012 г. до 11,7 млрд тугр. в 2014 г. Более того, перевозочная деятельность АО «УБЖД», формирующая более 2/3 всех доходов, вообще привела в 2014 г. к убыткам в сумме 16,5 млрд тугр. (табл. 5).

Главными причинами нарастающего кризиса АО «УБЖД» стали убыточные тарифы на основные внутренние перевозки, необоснованно взимаемые акцизы на ввозимое для собственных нужд дизельное топливо и убытки от непрофильной деятельности¹⁴.

Во-первых, правительство Монголии вынуждает АО «УБЖД» придерживаться тарифов на внутренние перевозки социально значимых товаров (прежде всего, уголь) и пассажирские перевозки гораздо ниже эксплуатационных расходов. Это позволяет поддерживать низкие цены на тепло и электроэнергию в столице страны, а также пассажирские перевозки в зоне обслуживания Трансмонгольской магистрали.

Для покрытия этих расходов АО «УБЖД» приходится взимать высокие тарифы на наиболее прибыльные виды перевозок и товаров (экспорт минерального сырья, транзит потребительских товаров, пиломатериалов и удобрений). В результате рентабельность основной деятельности оставалась низкой, а в отдельные годы была отрицательной. Во-вторых, правительство Монголии в нарушение соглашения об учреждении АО «УБЖД» в части освобождения от налогов на имущество и доходы, а также ввоз техники и материалов для собственных нужд с 1998 г. стало взимать таможенные пошлины (акцизы) на ввозимое для совместного предприятия дизельное топливо.

С учетом значительной доли расходов на топливо в себестоимости перевозок (более 30,0 %), постоянного роста цен на нефтепродукты и повышения ставок по оплате акцизов на нефтепродукты это также существенно отражалось на рентабельности предприятия¹⁵.

¹² Отчет о результатах контрольного мероприятия «Проверка работы акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога» по устранению недостатков и нарушений, выявленных контрольным мероприятием «Проверка финансово-хозяйственной деятельности советско-монгольского акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога» за 2003–2005 годы» // *Бюллетень Счетной палаты Российской Федерации*. № 6 (138). 2009. С. 27–49. URL: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/bfe/bfec362e33941b346da28699ebe8c34a.pdf> (дата обращения: 30.02.2024).

¹³ Railway Sector Assessment for Mongolia // *Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC)*. 2021. URL: https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-RSA-MON_FA_21MAY2021_WEB.pdf (дата обращения: 19.08.2021).

¹⁴ Отчет о результатах совместного контрольного мероприятия Счетной палаты РФ и Национального управления по аудиту Монголии по проверке управления долями собственности в советско-монгольском акционерном обществе «Улан-Баторская железная дорога». Утвержден Коллегией 03.06.2015 // *Счетная палата РФ*. URL: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/0a2/kup4whfy6d9omzy8lk7if6yl18lov.pdf> (дата обращения: 30.02.2024).

¹⁵ Managing for development results: Rail infrastructure tariffs—enabling private sector development in Mongolia's railway sector // *Asian Development Bank*. 2014. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/31216/rail-infrastructure-tariffs-mongolia.pdf> (дата обращения: 05.12.2021).

Таблица 5 / Table 5

Финансовые результаты деятельности АО «УБЖД» в 2012–2014 гг., млрд тугр.
 Financial Results of the Joint Stock Company "UBZD" Activities in 2012–2014, Billion
 Tugriks

Виды деятельности	2012 г.			2013 г.			2014 г.		
	Доходы	Расходы	Результат	Доходы	Расходы	Результат	Доходы	Расходы	Результат
Перевозки	416,5	405,3	11,2	421,4	420,1	1,3	427,9	444,4	-16,5
Промышленное производство	29,4	29,3	0,1	30,8	31,2	-0,4	30,4	30,5	-0,1
Непромышленные хозяйства	48,2	39,4	8,8	51,3	39,0	12,3	55,4	42,1	13,4
Строительно-монтажные работы	37,1	37,2	-0,1	35,0	35,0	0,0	34,1	34,1	0,0
Реализация товаров	12,2	11,2	1,0	12,3	10,4	2,0	14,6	12,9	1,7
Местные доходы/расходы	9,6	9,6	0,0	10,2	10,2	0,0	9,2	10,0	-0,9
Капитальный ремонт	2,2	2,2	0,0	1,9	1,9	0,0	1,8	1,8	0,0
Прочие операции	61,5	33,2	28,3	79,5	45,5	34,0	67,0	38,5	28,5
Здравоохранение, просвещение и культура	8,0	16,4	-8,3	9,3	15,5	-6,3	10,9	17,4	-6,5
Жилищно-коммунальное хозяйство	6,0	11,0	-5,1	6,2	12,7	-6,5	5,9	13,8	-7,9
ВСЕГО	630,6	594,7	36,0	657,9	621,5	36,4	657,3	645,6	11,7

Источник: Отчет о результатах совместного контрольного мероприятия Счетной палаты РФ и Национального управления по аудиту Монголии по проверке управления долями собственности в советско-монгольском акционерном обществе «Улан-Баторская железная дорога».
 [Report on the results of the joint audit activity of the Accounts Chamber of the Russian Federation and the National Audit Office of Mongolia to check the management of ownership shares in the Soviet-Mongolian Joint-Stock Company "Ulaanbaatar Railway"] // Счетная палата РФ.
 URL: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/0a2/kup4whfdy6d9omzysr8lk7if6yl18lov.pdf> (дата обращения: 30.02.2024).

Наконец, в-третьих, серьезное отрицательное влияние на финансовое состояние АО «УБЖД» оказывает непрофильная деятельность. Большинство социальных объектов предприятия (детские сады, больницы, объекты ЖКХ и иные) являются убыточными.

Убытки от непрофильной деятельности также покрываются за счет доходов от основной деятельности АО «УБЖД». При этом передача основной части социальных объектов в муниципальную собственность сдерживается монгольской стороной.

В итоге совместное предприятие последние десятилетия работает на грани рентабельности и не способно за счет собственных средств осуществлять модернизацию ключевых активов. Наряду с этим финансовое состояние АО «УБЖД» не позволяет привлекать в достаточном объеме заемные средства для реализации этих целей.

В связи с приоритетом Монголии в строительстве новых железных дорог в Южном регионе АО «УБЖД» продолжает испытывать острую нехватку инвестиций. Россия и Китай также не стремятся участвовать в реализации железнодорожных проектов «Программы создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия» без гарантий возврата инвестиций. Поэтому за последнее десятилетие не были реализованы даже проекты развития Трансмонгольской магистрали, по которым были достигнуты договоренности на уровне глав государств (объезд Улан-Батора и другие).

В 2023 г. правительства России и Монголии согласовали решение о разработке новой генеральной программы развития АО «УБЖД» до 2050 г. Однако без серьезной корректировки государственной политики Монголии по отношению к совместному предприятию новая программа, скорее всего, повторит итоги предыдущих программ.

В целом наиболее реалистичным в ближайшей перспективе представляется сценарий инерционного развития российско-монгольского сотрудничества в области железнодорожного транспорта. Правительство Монголии будет придерживаться своей стратегии минимального участия в развитии Трансмонгольской магистрали, перекладывая к тому же на АО «УБЖД» выполнение целого ряда социальных обязательств.

Россия будет придерживаться такой же стратегии, сохраняя свою долю в АО «УБЖД», для поддержания транзита сырьевых товаров в Китай и товаров широкого потребления в обратном направлении. После завершения в 2030 г. реконструкции перехода в Забайкальске и строительства рядом нового перехода в Приаргунске транзит грузов через Монголию может быть постепенно переведен на Маньчжурский маршрут.

Подобное развитие событий неминуемо приведет к банкротству АО «УБЖД», долгосрочные перспективы которого в форме совместного предприятия, давно уже ставятся под сомнение обоими партнерами. Поэтому наряду с подготовкой новой генеральной программы развития АО «УБЖД» представляется целесообразной проработка вопроса о взаимоприемлемой переуступке российской доли монгольской стороне.

Однако вне зависимости от структуры собственности АО «УБЖД» ее развитие и повышение значения в качестве оператора одного из ключевых транспортных коридоров в товарообороте России и Китая будут невозможны без серьезных инвестиций и усилий Монголии по коммерциализации деятельности железнодорожной компании.

* * *

Расположение между двумя крупнейшими центрами экспорта сырьевых товаров в Сибири и потребительских товаров в Пекинской агломерации дает Монголии уникальную возможность стать одним из ключевых коридоров торговли между Россией и Китаем.

Вместе с тем, архаичное состояние Трансмонгольской магистрали не позволяет рассчитывать на значительное увеличение российско-китайского товарооборота через Монголию. Более того, модернизация магистрали невозможна без взаимоприемлемого решения вопросов дальнейшего развития совместного предприятия АО «УБЖД».

Многолетняя политика правительства Монголии по удержанию низких тарифов на основные внутренние перевозки и некомпенсируемые убытки от непрофильной деятельности подрывают доходную базу АО «УБЖД» и способность железнодорожной компании самостоятельно осуществлять модернизацию ключевых активов.

Поэтому приоритетное значение для АО «УБЖД» имеет внедрение коммерчески ориентированной бизнес-модели с учетом необходимых инвестиций в путевую инфраструктуру и подвижной состав. Это позволит нарастить не только высокодоходный транзит грузов, но и в целом объем грузоперевозок по Трансмонгольской магистрали.

В противном случае выжидательная позиция правительства Монголии в отношении дальнейшего развития совместного предприятия АО «УБЖД» неминуемо приведет к ее банкротству и полной утрате транзитного значения страны для своих соседей.

Литература

- Винокуров Е.Ю., Лобырев В.Г., Тихомиров А.А., Цукарев Т.В. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. Санкт-Петербург: ЦИИ ЕАБР, 2018. 74 с.
- Макаров А.В., Макарова Е.В. Программа создания экономического коридора Китай—Монголия—Россия: проблемы и перспективы реализации // *Проблемы Дальнего Востока*. 2021. № 4. С. 84–94. DOI: 10.31857/S013128120015640–5
- Макаров А.В., Макарова Е.В., Бешенцев А.Н. Монголия: внешняя торговля и развитие инфраструктуры // *Мировая экономика и международные отношения*. 2023. № 9. С. 68–78.

- Оторбаев Д., Бордачев Т., Белоус Ю., Жиенбаев М., Королёв А. Железный каркас Евразии: достижения, проблемы и перспективы континентальной связанности. М.: Международный дискуссионный клуб «Валдай», 2021. 35 с.
- Чепуркин Ю.В. Международный проект «Программа технической модернизации и развития АО «Улан-Баторская железная дорога» до 2020 года» // *Бюллетень ученого совета АО «Институт экономики и развития транспорта»*. 2016. № 1. С. 19–26.
- Clarke J. L., Piatkowski M. M. Mongolia Central Economic Corridor Assessment. Washington: World Bank, 2019. 72 p.
- Erdenchimeg E. Logistics and Transport Challenges in Mongolia // *The Northeast Asian Economic Review*. 2016. Vol. 4. Iss. 2. Pp. 21–36.
- Helble M., Hill H., Magee D. Mongolia's Economic Prospects. Resource-Rich and Landlocked Between Two Giants. Manila: ADB, 2020. 322 p.

Mongolian Corridor of Russian-Chinese Trade

Alexander V. Makarov

Ph.D. (Geography), Senior Researcher, Baikal Institute of Nature Management, Siberian Branch, Russian Academy of Sciences (address: 8, Sakhyanova Str., Ulan-Ude, 670047, Russian Federation). ORCID: 0000-0003-2982-8170. E-mail: bulagat@mail.ru

Elena V. Makarova

Ph.D. (Economics), Assistant Professor, East Siberian State University of Technology and Management (address: 40 B, Klyuchevskaya Str., Ulan-Ude, 670013, Russian Federation). ORCID: 0000-0003-3537-3133. E-mail: elma79@yandex.ru

Received 23.12.2024.

Abstract:

The paper examines the problems and prospects of the Mongolian railway corridor of Russian-Chinese trade. It is shown that the Mongolian route has not achieved much success in the transit of container cargo between China and Europe. This was influenced by competition with sea transport, the presence of alternative routes and the archaic state of the Trans-Mongolian highway. As a result of the aggravation of the international situation around Russia, container cargo flow between China and Europe through Mongolia was almost stopped in 2023. Under the current conditions, Mongolia will completely drop out of continental cargo transportation in the coming years, since, unlike Kazakhstan, it does not have the ability to transit bypassing Russia.

At the same time, Mongolia still has the opportunity to realize its transit potential through participation in the dynamically growing Russian-Chinese trade. Mongolia's location between the center of Russian export formation in Siberia and the Beijing agglomeration can become an important factor in its development and cooperation with the two neighboring countries. However, the low capacity of the Trans-Mongolian Railway remains the main limitation for increasing cargo transit through Mongolia. Against the backdrop of Russia's plans to modernize the Eastern Polygon of railways, develop seaports in the Far East and build new crossings on the border with China, this threatens to once again oblivion of the Mongolian route.

Modernization of the Trans-Mongolian Railway is inextricably linked with a mutually acceptable solution to the issues of further development of the Soviet-Mongolian Company «Ulaanbaatar Railway». Of key importance among these issues is the introduction of an adequate business model for the joint venture, taking into account the necessary investments in railway infrastructure and rolling stock. This requires a serious adjustment of Mongolia's state policy towards the joint company. Otherwise, the gradual transfer of Mongolian transit to other routes will inevitably lead to the bankruptcy of Ulaanbaatar Railway Company.

Key words:

Mongolia, Russia, China, Trans-Mongolian Railway, foreign trade, cargo transit.

Funding sources:

This paper was prepared within the framework of the state budget assignment of the Baikal Institute of Nature Management of the SB RAS (project No. 0273-2021-0003).

For citation:

Makarov A.V., Makarova E.V. Mongolian Corridor of Russian-Chinese Trade // *Far Eastern Studies*. 2025. No. 1. Pp. 47–58. DOI: 10.31857/S0131281225010043.

References

- Chepurkin Yu. V.* Mezhdunarodnyy proyekt «Programma tekhnicheskoy modernizatsii i razvitiya AO «Ulan-Batorskaya zheleznaya doroga» do 2020 goda» [International project “Program of technical modernization and development of the Ulaanbaatar Railway until 2020”]. *Byulleten' uchenogo soveta AO «Institut ekonomiki i razvitiya transporta»*. 2016. No. 1. S. 19–26. (In Russ.)
- Clarke J.L., Piatkowski M.M.* Mongolia Central Economic Corridor Assessment. Washington: World Bank, 2019. 72 p.
- Erdenechimeg E.* Logistics and Transport Challenges in Mongolia. *The Northeast Asian Economic Review*. 2016. Vol. 4. Iss. 2. Pp. 21–36.
- Helble M., Hill H., Magee D.* Mongolia’s Economic Prospects. Resource-Rich and Landlocked Between Two Giants. Manila: ADB, 2020. 322 p.
- Makarov A.V., Makarova E.V.* Programma sozdaniya ekonomicheskogo koridora Kitay—Mongoliya—Rossiya: problemy i perspektivy realizatsii [Program for creating an economic corridor China—Mongolia—Russia: problems and prospects for implementation]. *Problemy Dal'nego Vostoka*. 2021. No. 4. S. 84–94. DOI: 10.31857/S013128120015640–5. (In Russ.)
- Makarov A.V., Makarova E.V., Beshentsev A.N.* Mongoliya: vneshnyaya trgovlya i razvitiye infrastruktury [Mongolia: foreign trade and infrastructure development]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*. 2023. No. 9. S. 68–78. (In Russ.)
- Otorbaev D., Bordachev T., Belous Yu., Zhienbaev M., Korolev A.* Zheleznyy karkas Yevrazii: dostizheniya, problemy i perspektivy kontinental'noy svyazannosti [Iron frame of Eurasia: achievements, problems and prospects of continental connectivity]. M.: Mezhdunarodnyj diskussionnyj klub «Valdaj», 2021. 35 s. (In Russ.)
- Vinokurov E.Yu., Lobyrev V.G., Tikhomirov A.A., Tsukarev T.V.* Transportnyye koridory Shelkovogo puti: potentsial rosta gruzopotokov cherez EAES [Silk Road Transport Corridors: potential for growth in cargo traffic through the Eurasian Economic Union]. St. Petersburg: CIS EADB, 2018. 74 s. (In Russ.)