

**УДК 656.2**

**DOI: 10.12345/2311-6412\_2021\_1\_87**

**Ю.М. БАЖЕНОВ,**

кандидат географических наук,  
доцент кафедры международных отно-  
шений  
и геополитики транспорта  
Российского университета транспорта

**Ключевые слова:**

железнодорожный транспорт,  
добывающая промышленность,  
структура импорта,  
логистика перевозок,  
развитие инфраструктуры

**Адрес:** Российская Федерация, 127994,  
г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9

**E-mail:** eldorado3@mail.ru

**Е.Н. АНДРУЩАК,**

эксперт  
кафедры международных отношений  
и геополитики транспорта  
Российского университета транспорта

**Адрес:** Российская Федерация, 127994,  
г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9

**E-mail:** info@rut-miit.ru

**Д.А. САПОЖНИКОВА,**

эксперт  
кафедры международных отношений  
и геополитики транспорта  
Российского университета транспорта

**Адрес:** Российская Федерация, 127994, г.  
Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9

**E-mail:** tu@miit.ru

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В СИСТЕМЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ МОНГОЛИИ

## Аннотация

В статье авторы рассматривают железнодорожное сообщение как главную составляющую транспортной системы Монголии. В 2010 году Великий государственный хурал утвердил программу, которая определяет политику страны в сфере железнодорожного сообщения и подразумевает новые векторы в развитии железных дорог Монголии. Поскольку экономика страны во многом связана с экспортом продукции горнодобывающей отрасли, а также с импортом машин и оборудования, развитие железных дорог является приоритетной задачей.

На сегодняшний день железнодорожный транспорт представляет собой основное звено транспортной системы Монголии. Железные дороги выполняют большой объем перевозок, прежде всего продукции горнодобывающей отрасли этой страны, а также осуществляются транзитные перевозки по ее территории.

На железные дороги приходится около 90% грузооборота и более 50% пассажирооборота. А кроме того, железнодорожный транспорт Монголии оказывает значительное влияние на состояние и развитие транзитных международных перевозок между Россией и Китаем.

ОАО «Улан-Баторская железная дорога» позволило осуществлять перевозки в прямом железнодорожном сообщении с единым транспортным документом, который выдается для всего маршрута. Помимо этого, грузы перевозятся в международном

сообщении на железнодорожном транспорте между двумя или более странами, включая транзит через территорию Монголии. С декабря 2009 г. ОАО «РЖД» управляет российским пакетом акций АО «УБЖД» на доверительной основе. Общая протяженность Улан-Баторской железной дороги составляет 1815 км, а численность персонала превышает 16 тыс. чел.

Главная железнодорожная линия Монголии — Трансмонгольская магистраль — проходит через Сухэ-Батор, Улан-Батор и Дзамын-Удэ. Ее протяженность составляет 1111 км. Значение данной магистрали очень велико, так как она смогла сократить расстояние перевозки грузов между Европой и Китаем на 1025 км. От главного хода ответвляются несколько, в основном грузообразующих, линий. Основными из них являются:

— Дархан — Шарын-Гол (протяженностью 63 км, позволяющая обе-

спечить вывоз продукции угольного разреза Шарын-Гол к потребителю);

- Хонхор – Налайха (протяженностью 13,7 км, обеспечивающая вывоз продукции угольных шахт Налайха и доставку ее потребителям);

- Салхит – Эрдэнэт (протяженностью 164 км, обеспечивающая вывоз продукции горно-обогатительного комбината в Эрдэнэте, перерабатывающего сырье месторождения молибденовых руд).

По итогам последних пяти лет объем горнодобывающей отрасли страны значительно возрос, соответственно с каждым годом растет значение железной дороги. При этом Трансмонгольская магистраль без сомнений считается монополистом в сфере транспорта.

И если в 90-е годы руководство страны уделяло недостаточно внимания железным дорогам, то с конца 2000-х годов ситуация в корне начала меняться. Тогда Парламент Монголии, Великий государственный хурал, принял новые важные законодательные акты, регулирующие развитие железнодорожной отрасли, включая закон «О железнодорожном транспорте» (5 июля 2007 г.), Указ «О государственной политике в области железных дорог» (24 июня 2010 г.).

1. В области железнодорожного строительства с использованием подходов, концепций и стратегий были определены следующие задачи:

- увеличить пропускную способность железных дорог Монголии;
- улучшить качество и расширить сферу своих услуг;
- осуществлять техническую и технологическую модернизацию;

- создать новые железнодорожные линии, проложить второй путь и электрифицировать УБЖД [1; 2; 3; 4; 16; 26 и др.].

В 2010 г. Великий государственный хурал утвердил программу, которая определяет политику страны в сфере железнодорожного сообщения. Она подразумевает новые векторы в развитии железных дорог Монголии – строительство новых линий, протяженность которых будет составлять порядка 4000 км. Это необходимо для соединения крупных рудных месторождений с основными промышленными районами. Эта программа предусматривает три этапа.

Первый – строительство железнодорожной линии в южной части пустыни Гоби. Это позволит соединить основную магистраль с месторождением Таван Толгой. Второй – продление нового участка до Чойбалсана, что позволит создать второй полноценный переход между Россией и Монголией. Третий этап заключается в продолжении данной дороги на юг – до Китая, соответственно появится второй транзитный путь из России в Китай.

Что касается выбора ширины колеи, в 2010 г. парламент Монголии принял решение сохранить российский стандарт колеи 1520 мм. Однако это влияет на железнодорожное сообщение между Китаем и Монголией, так как в Китае используют западноевропейскую колею 1435 мм. Это способствует удорожанию перевозок грузов и пассажиров между Китаем и Монголией, но упрощает перевозки внутри страны. Кроме того, единый

размер пути подразумевает использование одинакового парка подвижного состава. А для перешивки колеи на западноевропейский стандарт Монголии потребуется большое количество времени и затрат.

Грузопотоки АО «УБЖД» в 2017 г. составили суммарный поток грузов 34,1 млн т. К 2020 году, по прогнозам, суммарный поток составит уже 45,1 млн т. На конец 2017 года было оборудовано автоблокировкой около 1000 км участков железной дороги, что необходимо для обеспечения нужного уровня грузопотоков.

Перед АО «УБЖД» стоит важная задача совершенствования логистики перевозок для увеличения роста транзитных перевозок в контейнерах между Китаем и Россией. По существующей договоренности предполагается совместная разработка и осуществление планов по предстоящему росту транзитных перевозок между Европой

и странами Центральной и Восточной Азии. Данное решение подразумевает эксплуатацию контейнерных поездов, которые перевозят грузы по экономически обоснованным тарифам, а также способствует повышению конкурентоспособности железнодорожных контейнерных перевозок на рынке транспортных услуг.

В планах осуществления проекта по пассажирским перевозкам компания разрабатывает стратегию создания согласованной сети по продаже билетов, которая включает в себя использование последних информационных технологий.

ОАО «РЖД» максимально поддерживает АО «УБЖД» в продвижении инновационных технологий связи, ремонте железнодорожной техники, создании единого дорожного центра управления и подготовке кадров. Данные компании предполагают проект по вопросу сотрудничества в сфере

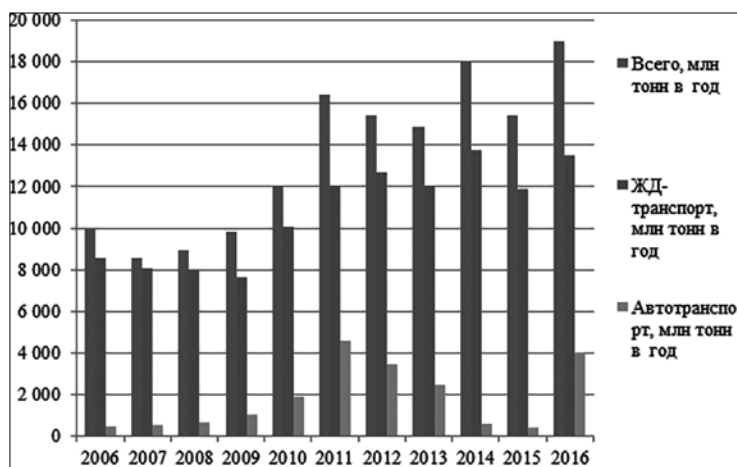


Рис. 1. Динамика грузооборота Монголии по видам транспорта

развития транспортировки нефти из России в Китай транзитом через Монголию. Также обсуждается возможность содействия в работах по разведке и добыче полезных ископаемых.

Таким образом, сотрудничество между ОАО «РЖД» и АО «УБЖД» сможет обеспечить значительный рост перевозки транзитных контейнерных и ресурсных грузов.

Из диаграммы следует, что с 2006 по 2016 год рост грузооборота увеличивался размеренно [7; 8; 9]. Также можно проследить, что самым удобным и приемлемым способом перевозки является железнодорожный транспорт. Сложившуюся ситуацию можно объяснить тем, что воздушные перевозки имеют высокую стоимость, водный транспорт применяется только в озере Хубсугул, автодороги не предназначены для перевоза большого объема грузов. Следовательно, наиболее выгодным и оптимальным вариантом остаются железные дороги.

Важнейшую роль во внешнеэкономических связях Монголии занимает торговля с Китаем. Он является крупнейшим экономическим партнером, а также обеспечивает значительную часть внешнеторгового оборота страны.

2. В 2015 г. торговый оборот с Китаем составил 56,6%, в том числе экспорт – 92,2%, импорт – 30,7%. Второе место занимает Россия – 15,1% (в том числе экспорт – 2%, импорт – 24,6%). Потом идут США – 4,7% (экспорт – 0,1%, импорт – 8,1%), Япония – 4,4% (экспорт – 0,2%, импорт – 7,4%), Республика Корея – 3,5% (экспорт – 0,8%, импорт – 5,4%), Германия – 2,5% (экспорт – 0,3%, импорт – 4,1%), Канада – 1,9% (экспорт – 1,9%, импорт – 1,9%) и Украина – 1,4% (экспорт – 0,04%, импорт – 2,3%) [28].

В 2016 г. общий товарооборот внешней торговли Монголии достиг 800 млрд тугриков, около 90% из них занимает продукция горнодобывающей промышленности.

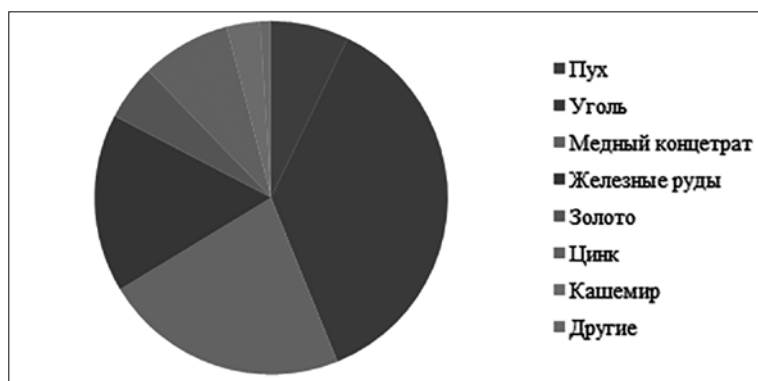


Рис. 2. Товарная структура экспорта Монголии

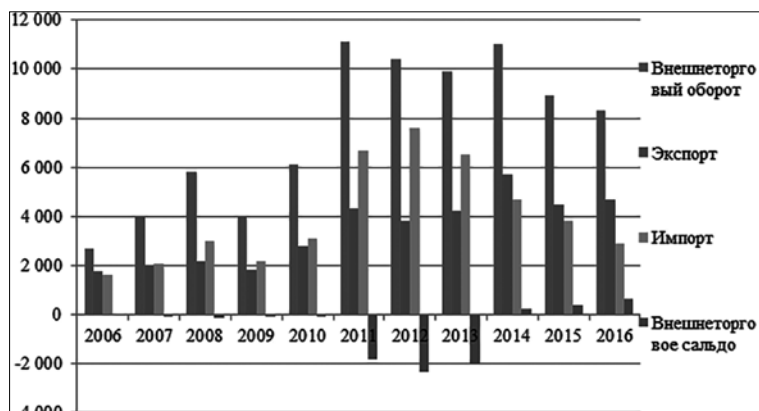


Рис. 3. Динамика внешней торговли Монголии в период 2006–2016 гг.

В структуре экспорта Монголии преобладают в основном минерально-сырьевые ресурсы, в том числе драгоценные камни и золото, текстильные изделия, необработанные шкуры, а также продукты животноводства (рис. 2).

3. Общий объем экспорта Монголии в 2016 г. достиг 294,5 млрд тугриков, рост по сравнению с 2015 г. составил 44 млрд тугриков [5]. В большей степени он приходится на уголь, медный концентрат и железные руды. Поскольку экономика страны зависит от мировых цен на эти товары, здесь просматривается угроза социально-экономической стабильности страны.

В структуре импорта Монголии преобладают машины и оборудование, транспортные средства, топливо, продовольствие, химикаты и разные промышленные товары. Объем импорта Монголии в 2016 г. составил около 500 млрд тугриков, т. е. он вырос на 3,5 млрд тугриков по сравнению с 2015 г. Импорт Монголии включает также

ассортимент товаров потребительского и производственного назначения. Основными группами товаров, на которые наблюдался повышенный спрос в последние годы, явились: легковые и грузовые автомашины, электротехника, электроника. Сегодня импорт в Монголии покрывает значительную долю общего внутреннего спроса. По некоторым позициям внутренний спрос полностью покрывается только за счет импорта. Это касается прежде всего нефтепродуктов, а также машин и оборудования. Стабильно растущая добывающая промышленность требует увеличения объемов импорта по данным товарным позициям.

В структуре импорта из России нефтепродукты преобладают и занимают более 60% объема [25]. Импорт из Китая представлен расширенным ассортиментом: машины и оборудование, транспортные средства, приборы и устройства, продукция легкой промышленности, продукты питания. В структуре импорта из

Японии — в основном транспортные средства и различное оборудование. Следует отметить, что импорт играет большую роль в обеспечении внутреннего рынка Монголии различными продуктами питания и сырьем для их производства. Значительная часть экспортных поступлений в конечном итоге тратится на импорт потребительских товаров.

В заключение можно сказать, что внешняя ориентация развития монгольской экономики привела к динамичному развитию сырьевых отраслей, а доля обрабатывающих направлений остается довольно низкой.

Тем не менее, по оценкам российских и монгольских экспертов, в настоящее время Монголия стоит на пороге нового подъема социально-экономического развития, связанного с освоением новых крупных месторождений полезных ископаемых.

Развитие крупных месторождений полезных ископаемых является мощным стимулом для развития железнодорожного транспорта. По состоянию на конец 2014 года в стране зарегистрировано более 1100 месторождений более 80 видов минерального сырья. Проблема в том,

что большинство из вновь разведанных месторождений расположены в отдаленных, слабо развитых районах страны с практически полностью отсутствующей инфраструктурой. Соответственно строительство новых грузообразующих линий является важным приоритетом в развитии экономики страны.

Таким образом, очевидно, что для Монголии, которая не имеет к тому же выхода к морю, железнодорожный транспорт играет исключительно важную роль не только для внутреннего сообщения, но и для транзита, в том числе транзита к морским портам России и Китая.

Развитие внешней торговли страны во многом зависит от железной дороги, так как основные экспортно-импортные операции проводятся с ее помощью. Железнодорожный транспорт является наиболее эффективным способом транспортировки по суше больших объемов грузов на дальние расстояния. Поэтому развитие монгольской экономики, завязанной на экспорт минерально-сырьевых ресурсов, напрямую зависит от состояния в стране железнодорожного транспорта и его инфраструктуры.

### Список литературы

1. *Воскресенская Т.П., Покровская О.Д.* Методика и алгоритмизация принятия решений по формированию терминальной сети в регионе // Вестник УрГУПС. 2010. № 3 (7). С. 74–84.
2. *Покровская О.Д., Воскресенский И. В.* Алгоритмизация комплексного расчета параметров терминальной сети региона // Транспорт Урала. 2011. № 1 (28). С. 10–13.
3. *Елисеев С.Ю., Котляренко А.Ф., Куренков П.В.* Концептуальные основы логистического управления внешнеторговыми перевозками // Бюллетень транспортной информации. 2004. № 3. С. 11–16; № 4. С. 31–38.

4. *Елисеев С.Ю., Котляренко А.Ф., Куренков П.В.* Концепция логистического управления внешнеторговыми перевозками // Информационные технологии на железнодорожном транспорте: Материалы девятой международной научно-технической конференции «ИНФОТРАНС-2004». СПб., 2004. С.168–181.

5. *Елисеев С.Ю., Котляренко А.Ф., Куренков П.В.* Логистизация управления внешнеторговыми перевозками в смешанном сообщении // Транспорт: наука, техника, управление: Сб. ОИ / ВИНТИ РАН. 2003. № 9. С. 2–7.

6. *Елисеев С.Ю., Котляренко А.Ф., Куренков П.В.* Логистическая концепция управления внешнеторговыми перевозками // Железнодорожный транспорт. 2004. № 9. С. 35–41.

7. *Елисеев С.Ю., Котляренко А.Ф., Куренков П.В.* Стратегия логистического управления внешнеторговыми перевозками // Транспорт: наука, техника, управление: Сб. ОИ / ВИНТИ РАН. 2004. № 3. С. 26–35.

8. *Елисеев С.Ю., Тучков Э.В., Куренков П.В.* Логистика в управлении внешнеторговыми перевозками // Экономика железных дорог. 2005. № 7. С. 28–33.

9. *Куренков П.В., Котляренко А.Ф.* Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении: экономика, логистика, управление. Самара: Тип. «Солдат Отечества», 2002. 636 с.

10. *Титова Т.С., Шашурин А.Е., Бойко Ю.С.* Технические решения по снижению шума от высокоскоростных железнодорожных магистралей // Транспорт Российской Федерации. 2015. № 2 (57). С. 30–35.

11. *Титова Т.С., Ахтямов Р.Г.* Система управления техносферной безопасностью. СПб., 2017.

12. Экономика России: прошлое, настоящее, будущее: Моногр. / Под общ. ред. Н.А. Адамова. М.: ИТКОР, 2014. 248 с.



**YU.M. BAZHENOV,**

Candidate of Geographical Sciences,  
Associate Professor,  
Department of International Relations  
and geopolitics of transport Russian  
University of Transport (MIIT)

**Address:** 9 Obraztsova str., p. 9, Moscow,  
127994, Russian Federation

**E-mail:** eldorado3@mail.ru

**E.N. ANDRUSCHAK,**

Expert, Department  
of International Relations and geopolitics  
of transport Russian University  
of Transport (MIIT)

**Address:** 9 Obraztsova str., p. 9, Moscow,  
127994, Russian Federation

**E-mail:** info@rut-miit.ru

**D.A. SAPOZHNIKOVA,**

Expert, Department  
of International Relations and geopolitics  
of transport Russian University  
of Transport (MIIT)

**Address:** 9 Obraztsova str., p. 9, Moscow,  
127994, Russian Federation

**E-mail:** tu@miit.ru

**Keywords:**

railway transport,  
mining industry,  
import structure,  
transportation logistics,  
infrastructure development

# RAILWAY TRANSPORT IN THE SYSTEM OF FOREIGN ECONOMIC COMMUNICATIONS OF MONGOLIA

## Abstract

In the article, the authors consider railway communication as the main component of the transport system of Mongolia. In 2010, the Great State Hural approved a program that defines the country's railway policy and implies new vectors in the development of Mongolia's Railways. Since the country's economy is largely connected with the export of mining products, as well as with the import of machinery and equipment, the development of Railways is a priority.

## References

1. *Voskresenskaya T.P., Pokrovskaya O.D.* Methodology and algorithmization of decision-making on the formation of a terminal network in the region // *Vestnik UrGUPS*. 2010. No. 3 (7). P. 74–84.
2. *Pokrovskaya O.D., Voskresensky I.V.* Algorithmization of complex calculation of parameters of the terminal network of the region // *Transport of the Urals*. 2011. No. 1 (28). P. 10–13.
3. *Eliseev S.Yu., Kotlyarenko A.F., Kurenkov P.V.* Conceptual bases of logistics management of foreign trade transportations // *Bulletin of transport information*. 2004. No. 3. Pp. 11–16; No. 4. P. 31–38.
4. *Eliseev S.Yu., Kotlyarenko A.F., Kurenkov P.V.* The concept of logistics management of foreign trade transportation // *Information technologies on railway transport: Materials of the ninth international scientific and technical conference "Infotrans-2004"*. SPb., 2004. P. 168–181.
5. *Eliseev S.Yu., Kotlyarenko A.F., Kurenkov P.V.* Logistics management of foreign trade transportation in a mixed message // *Transport: science, technology, management: Sb. OI / VINITI RAN*. 2003. No. 9. P. 2–7.
6. *Eliseev S.Yu., Kotlyarenko A.F., Kurenkov P.V.* Logistics in the management of mixed transport. History. Problems. Prospects // *Railway transport*. 2003. No. 10. Pp. 44–47.
7. *Eliseev S.Yu., Kotlyarenko A.F., Kurenkov P.V.* Logistic concept of foreign trade transportation management // *Railway transport*. 2004. No. 9. Pp. 35–41.
8. *Eliseev S. Yu., Kotlyarenko A. F., Kurenkov P. V.* Strategy of logistics management of foreign trade transportation // *Transport: science, technology, management: Sb. OI / VINITI RAN*. 2004. No. 3. Pp. 26–35.
9. *Eliseev S.Yu., Tuchkov E.V., Kurenkov P.V.* Logistics in the management of foreign trade transportations. *Economics of Railways*. 2005. No. 7. Pp. 28–33.
10. *Kurenkov P.V., Kotlyarenko A.F.* Foreign trade transportations in the mixed message: economy, logistics, management. Samara: Printing House "Soldiers Of The Fatherland", 2002. 636 p.

11. *Titova T. S., Shashurin A. E., Boyko Yu. S.* Technical solutions for reducing noise from high-speed railway lines // Transport of the Russian Federation. 2015. No. 2 (57). P. 30–35.
12. *Titova T. S., Akhtyamov R. G.* Technosphere safety management System. SPb., 2017.
13. Russia's economy: past, present, future: a monograph / Under the General editorship of N. A. Adamov. Moscow: ITKOR, 2014. 248 p.