

Арсений ФАРТЫШЕВ

Леонид БЕЗРУКОВ

ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СТРУКТУРА ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ МОНГОЛИИ: ВНУТРИКОНТИНЕНТАЛЬНОСТЬ, ПУНКТЫ ПРОПУСКА И ОСОБЕННОСТИ ЛОГИСТИКИ

Дата поступления в редакцию: 24.06.2024.

Для цитирования: *Фартышев А. Н., Безруков Л. А., 2024. Географическая структура внешней торговли Монголии: внутриконтинентальность, пункты пропуска и особенности логистики. – Геоэкономика энергетики. № 3 (27). С. 42–57. DOI: 10.48137/26870703_2024_27_3_42*

Внешнеторговая деятельность является одним из тех явлений, которые наиболее подвержены эффекту так называемого трения пространства. В статье представлен обзор географической структуры экспорта и импорта Монголии по зонам удаленности, что показывает критическое влияние внутриконтинентального положения. При рассмотрении распределения импорта и экспорта с учетом степени передела продукции выявляется, что готовая продукция имеет более распределенный вид по зонам удаленности, в то же время сырье идет преимущественно только в ближайшую зону удаленности. Приведена статистика транспортабельности товара, понимаемой как цена на единицу веса,

ФАРТЫШЕВ Арсений Николаевич, кандидат географических наук, заведующий лабораторией георесурсоведения и политической географии Института географии им. В. Б. Сочавы СО РАН. Адрес: Российская Федерация, г. Иркутск, 664033, ул. Улан-Баторская, д. 1. E-mail: fartyshhev.an@gmail.com. SPIN-код: 7695-6684. ORCID: 0000-0002-5392-8633.

БЕЗРУКОВ Леонид Алексеевич, доктор географических наук, главный научный сотрудник лаборатории георесурсоведения и политической географии Института географии им. В. Б. Сочавы СО РАН (г. Иркутск). Адрес: Российская Федерация, г. Иркутск, 664033, ул. Улан-Баторская, д. 1. E-mail: bezrukov@irigs.irk.ru. SPIN-код: 2736-1601. ORCID: 0000-0003-3459-8488.

Ключевые слова: экономическая география, внешнеторговая статистика, импорт-экспорт, транспортабельность, пункты пограничного перехода, логистические схемы, транспортировка угля, Таван-Толгой, медная промышленность, Ою-Толгой.

и распределения по зонам удаленности по пунктам пограничного пропуска. Выводится, что наиболее ценный груз проходит именно через пограничные пункты с Россией («Алтанбулаг»), в то время как через монгольско-китайские пункты «Гашуун-Сухайт» и «Замын-Ууд» проходит сырьевая низкотранспортабельная продукция, направляемая преимущественно в ближайшую зону (уголь, медь). По полевым исследованиям выявлены особенности логистических схем доставки угля в Китай с месторождения Таван-Толгой, заключающиеся в доставке автопоездами либо железной дорогой в контейнерах, что упрощает процесс перевалки и нивелирует барьерный фактор разницы ширины железнодорожной колеи между Монголией и Китаем. В меднодобывающей промышленности Россия и Монголия вступают в конкуренцию параллельной разработкой своих крупнейших медно-золотоносных резервов. В целях диверсификации внешней торговли Монголии и снижения ее экономической зависимости от Китая необходимо наращивать переработку сырьевого экспорта в готовую продукцию, что возможно сделать с помощью российских высокотехнологических компаний.

Введение

Данный доклад представляется одним из результатов проекта, реализовывавшегося в 2020–2024 гг. совместно монгольской стороной (грант РФФИ и монгольского Министерства образования, культуры и науки) и Институтом географии им. В. Б. Сочавы СО РАН в Иркутске, где партнером выступал Институт географии и геоэкологии Монгольской академии наук.

В ходе академической дискуссии уже неоднократно говорилось о том, насколько уникально географическое положение Монголии (например, [Балжинням, Якобсон, 2009; Демина, 2018; Якушев, 2010]) и как оно влияет на географию внешней торговли [Безруков, Фартышев, 2022а; Демина, 2018]. Помимо политических факторов, о которых уже были публикации в журнале «Геоэкономика энергетики» [Егоров, Белоногова, 2024; Харитонова, 2022], имеет место влияние таких особенностей географического положения, как близость крупнейших экономических центров, выход к морю, наличие природных барьеров между странами и другое. Особенно явно это наблюдается при анализе географической структуры внешней торговли именно внутри континентальных стран — собственно, Монголия такой и является, поскольку имеются проблемы с выходом товаров на рынок из-за транспортного коммуникационного фактора, который и рассматривается в нашем докладе. Между тем транспортная составляющая цены и многих товаров, надо заметить, все еще достигает значительных размеров, в связи с чем транспортные издержки по-прежнему сохраняют большое значение в формировании международных и межрегиональных хозяйственных связей.

На рисунке 1 представлены фундаментальные географические закономерности транспортной географии, когда становится выгодна перевозка именно автомобильным, железнодорожным и морским транспортом.

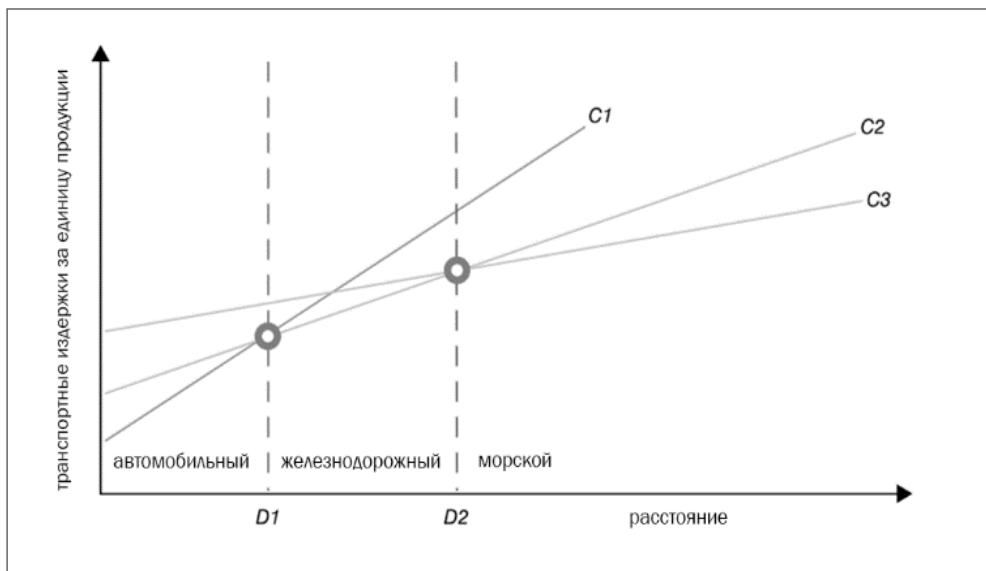


Рис. 1. Зависимость выгодности способа транспортировки от транспортных издержек и расстояния

Источник: [Rodrigue, Comtois, Slack, 2016]

Другой фундаментальный закон экономической географии — континентальная экономическая дихотомия, которая рассматривает пространство как величину транспортных издержек между сухопутными и морскими, что накладывает особенности протекания экономических процессов в зависимости от степени удаления от круглогодичных морских портов. К тому же морские перевозки в среднем в пять раз выше внутриконтинентальных, сухопутных перевозок.

Монголия представляет интерес именно в этом географическом плане, поскольку, помимо того что она не имеет выхода к морю, она еще и удалена от круглогодичных морских портов больше чем на 1000 км, что сходно с транспортно-географическим положением Сибири и Синьцзян-Уйгурского автономного района Китая, и входит в число не имеющих выхода к морю стран, которым уделено отдельное внимание со стороны ООН [Faye и др., 2004]. Несмотря на зажатость между двумя крупнейшими политическими центрами мира, Монголия, выступая на международной арене как *small power* [Родионов, 2022; Hong, 2022], тяготеет к статусу геополитически нейтральной страны, о чем неоднократно говорили и представители монгольского посольства, что в условиях нынешней геополитической турбулентности критически важно для России. В данной статье мы постараемся показать, какие географические особенности наблюдаются во внешней торговле Монголии, какие транспортно-

логистические маршруты используются для торговли и какие практики применяются для нивелирования негативного воздействия транспортной континентальности в Монголии.

Основы экономико-географического анализа внешней торговли

Ключевым понятием нашего анализа является понятие транспортальности товара, которое означает относительные возможности преодоления расстояния товаром, выраженные через цену, или ценность единицы, веса или массы [Thurrow, 1996]. На рисунке 2 показано, как различаются цены на доставку одного контейнера во внутриконтинентальных и приморских странах.

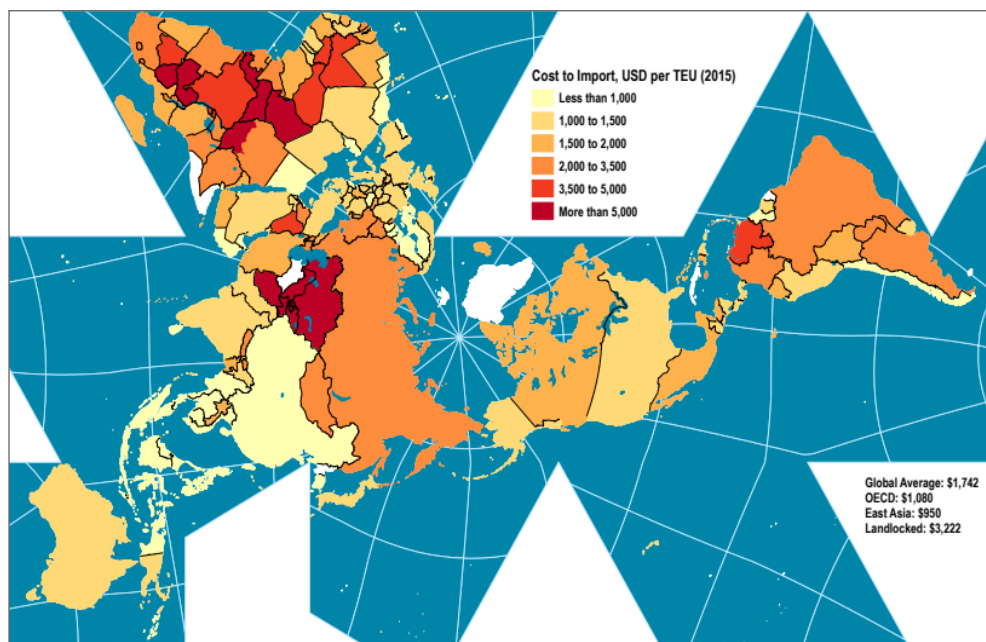


Рис. 2. Средняя цена импорта за 1 TEU (40-футовый контейнер)

Источник: [Rodrigue, Comtois, Slack, 2016]

В рамках экономико-географического подхода вместо традиционной страновой структуры внешней торговли применяется методика, по которой выделяются зоны удаленности от страны и проводится валовый и процентный расчет стоимостных и весовых значений экспортных-импортных потоков. Это позволяет показать именно то, насколько фактор удаленности и фактор трения пространства имеют значение для внешней торговли Монголии как внутриконтинентальной страны, зажатой между двумя соседями,

таким образом показывая возможности для диверсификации импорта-экспорта Монголии, к которой руководство страны стремится с помощью стратегии «третьего соседа».

Было выделено четыре зоны удаленности по 2000 км от Монголии. С учетом того что Монголия является сверхцентрализованной страной, где 64 % населения проживает в столице, точкой отсчета расстояний в ряде случаев принят Улан-Батор, за исключением сырьевых товаров. Морские расстояния имеют понижающий коэффициент 0,2, поскольку транспортировки по морю в среднем в пять раз дешевле сухопутных. В итоге страны и регионы были распределены по зонам следующим образом:

первая зона удаленности — до 2000 км — провинции КНР Внутренняя Монголия, Хэбэй, Цзилинь, Хэйлуцзян и Нинься-Хуэйский автономный район, регионы Российской Федерации Иркутская область, Республика Бурятия и Забайкальский край, КНДР, Республика Корея;

вторая зона удаленности — 2000–4000 км — не перечисленные выше районы КНР, СФО и ДФО России без Байкальского региона, Япония, Казахстан, Индия, Юго-Восточная Азия и Папуа — Новая Гвинея;

третья зона удаленности — 4000–6000 км — УрФО России, прибрежные государства Южной и Восточной Европы, государства Средней Азии, Ближнего Востока, Северной и Восточной Африки и прибрежные государства Южной Африки, Австралия и Океания, Северная и Центральная Америка без стран Карибского бассейна;

четвертая зона удаленности — более 6000 км — СЗФО, ЮФО, ЦФО ПФО России, страны Северной, Западной Европы и внутриконтинентальные страны Европы, страны Западной, Центральной и внутриконтинентальные страны Южной Африки, страны Карибского бассейна и Южной Америки [Bezrukov, Fartyshhev, Altanbagana, 2023].

Также важно заметить, что статистические данные имеют множество искажений, поэтому важно не только анализировать количественные значения внешней торговли, но и проводить полевые исследования. В июне 2023 г. совместная исследовательская группа ИГ СО РАН и ИГГ МАН посетила наиболее быстро развивающийся сейчас район юга Монголии (аймак Умнеговь), месторождения Таван-Толгой и Ою-Толгой, где предметом исследований являлись способы транспортировки в Китай угля и меди, что невозможно отследить дистанционно.

Распределение импорта и экспорта Монголии по зонам удаленности

Распределение экспорта и импорта по зонам удаленности позволяют представить обобщенную картину (табл. 1), которая заключается в том, что наибольшая часть экспорта Монголии по массе идет в близлежащие страны, то есть в первую зону, тогда как ее доля в стоимости экспорта су-

щественно меньше. Подавляющее большинство экспорта Монголии идет в самую первую зону, и преимущественно это провинция Внутренняя Монголия Китая. Далее практически не проникает в следующие зоны, снижаясь к самой дальней, четвертой зоне удаленности до 0,09 %. Это отчетливо показывает критическое трение пространства для внутриконтинентальных стран, причем в стоимостном выражении, что гораздо важнее для бюджета страны и для экономики. Крайняя, четвертая зона, куда относится подавляющее большинство стран Западной Европы, занимает уже почти 10 % монгольского экспорта. Отметим, что концентрация экспорта по странам мира в натуральном виде выражено заметно сильнее, чем в стоимостном. Исходя из массы товаров 93 % монгольского экспорта приходится на Китай, 6 % — в совокупности на Сингапур, Японию, Республику Корею и Россию, 0,7 % — на прочие страны.

Таблица 1

Распределение экспорта и импорта Монголии по зонам удаленности в 2021 г.

Зоны удаленности		Экспорт				Импорт			
№	Км	в натуральном выражении		в стоимостном выражении		в натуральном выражении		в стоимостном выражении	
		тыс. т	%	млн долл.	%	тыс. т	%	млн долл.	%
1	0–2000	25675,33	94,48	79742,95	86,24	6816,34	76,46	45956,87	68,76
2	2000–4000	1336,91	4,92	2827,82	3,06	765,03	8,58	8123,23	12,15
3	4000–6000	138,07	0,51	787,41	0,85	955,31	10,72	4968,29	7,43
4	более 6000	23,98	0,09	9109,57	9,85	378,49	4,25	7785,93	11,65
Итого		27174,29	100	92467,75	100	8915,17	100	66834,32	100

Источники табл. 1–5: составлено авторами.

Импорт Монголии более дифференцирован по зонам удаленности в натуральном и особенно в стоимостном выражении, однако все еще наблюдается преобладание в зонах непосредственно соседей Монголии. Но это показывает лишь обобщенную картину, и дальше мы копнем глубже.

Распределение импорта-экспорта по зонам удаленности с учетом степени переработки

Важный ракурс представляет собой распределение по степени передела на сырье, полупродукты и готовую продукцию. Таблица 2 показывает еще более дифференцированную картину в отношении сырья и полупродуктов, идущих из Монголии на экспорт. По готовой продукции, несмотря на крайнюю малочисленность, наблюдается резкий рост именно четвертой зоны удаленности, то есть эта продукция уходит гораздо дальше.

Таблица 2

Распределение экспорта Монголии по зонам удаленности и степени передела в 2021 г.

Зоны удаленности		Экспорт в натуральном выражении						Экспорт в стоимостном выражении					
		Сырья		Полупродуктов		Готовой продукции		Сырья		Полупродуктов		Готовой продукции	
		тыс. т	%	тыс. т	%	тыс. т	%	млн долл.	%	млн долл.	%	млн долл.	%
1	0–2000	25618,8	95,84	14,5	92,02	34,3	61,35	7811,7	86,78	91,1	96,85	69,7	46,77
2	2000–4000	968,8	3,62	0,3	2,24	2,8	5,1	258,67	2,87	1,69	1,8	22,42	15,05
3	4000–6000	135,1	0,51	0,8	5,07	2,1	3,8	44,49	0,49	0,86	0,91	33,34	22,38
4	более 6000	7,2	0,03	0,1	0,66	16,6	29,75	886,97	9,85	0,41	0,44	23,55	15,81
Итого		26730	100	15,8	100	55,9	100	9001,83	100	94,07	100	149,01	100

В стоимостном выражении есть повышенное значение наиболее удаленной зоны по сырью за счет экспорта золота в страны Западной Европы, преимущественно в Швейцарию, и полупродуктов (это продукция кожаной обработки) в третью зону – в Турцию. Равномерное распределение по готовой продукции в основном объясняется за счет экспорта кашемировых предметов одежды, обладающих высокой стоимостью и малым весом и объемом. Поскольку для бюджета страны наибольшая выгода именно в стоимостном выражении, а не в натуральном, то можно сделать вывод о выгодности торговли продукцией именно высокой степени передела в целях дифференциации географии экспорта, как раз в целях той самой критикуемой политики «третьего соседа».

Импорт Монголии больше зависит не от сырья, а от готовой продукции – это в основном товары машиностроения, электроника, товары широкого потребления (табл. 3). Преобладание первой зоны, хотя и остается четко выраженным, в основном за счет влияния Китая, имеет все-таки меньшую значимость по сравнению с экспортными значениями. Импорт готовой продукции также по стоимости имеет более распределенный вид, чем натуральный, что и доказывалось нами ранее.

Таблица 3

Распределение импорта Монголии по зонам удаленности и степени передела в 2021 г.

Зоны удаленности		Импорт в натуральном выражении						Импорт в стоимостном выражении					
		Сырья		Полупродуктов		Готовой продукции		Сырья		Полупродуктов		Готовой продукции	
		тыс. т	%	тыс. т	%	тыс. т	%	млн долл.	%	млн долл.	%	млн долл.	%
1	0–2000	798,7	64,05	2796,4	76,67	3186,9	79,95	257,35	71,71	1687,41	91,87	2641,65	58,98
2	2000–4000	390,9	31,35	53,4	1,47	320,4	8,04	43,11	12,01	56,8	3,09	712,35	15,91
3	4000–6000	25,8	2,07	759,2	20,81	170,3	4,27	20,93	5,83	29,01	1,58	446,88	9,98
4	более 6000	31,5	2,53	38,4	1,05	308,4	7,74	37,46	10,44	63,42	3,45	677,71	15,13
Итого		1247	100	3647,6	100	3986	100	358,85	100	1836,64	100	4478,58	100

Пункты пропуска Монголии и географическая структура проходящих через них товаров

В таблице 4 показаны значения транспортно-географической транспортальности по пунктам пропуска. Согласно данной таблице, самыми высо-

кими значениями транспортабельности экспорта обладают пункты на границе именно с Россией, то есть идет наибольшая цена за тонну продукции.

Таблица 4

Транспортабельность товаров Монголии по пунктам таможенного пропуска в 2021 г.

Пограничные пункты	Сосед	Экспорт		Импорт		Транспортабельность экспорта (долл./кг)	Транспортабельность импорта (долл./кг)
		тыс. т	млн долл.	тыс. т	млн долл.		
Алтанбулаг	РФ	4867,4	67,6	139451,8	575,08	13,89	4,12
Цаганнуур	РФ	580,95	3,13	88946,17	61,35	5,39	0,7
Боршо	РФ	135	0,34	34658,71	21,54	2,51	0,62
Эренцав	РФ	65948,93	133,37	71468,15	44,21	2,02	0,62
Сухэ-Батор	РФ	192668,27	147,15	2442279,23	1908,95	0,76	0,78
Баянхошуу	КНР	410710,55	191,85	6524,7	8,19	0,47	1,26
Гашуун-Сухайт	КНР	7642729,08	3471,11	150864,58	287,66	0,45	1,91
Замын-Ууд	КНР	10637994,3	3188,69	1974717,37	3110,4	0,3	1,57
Ханги	КНР	1591251,29	300,29	46702,63	80,67	0,19	1,73
Ярант	КНР	1089913,75	199,98	7270,6	16,58	0,18	2,28
Бичигт	КНР	534681,22	80,13	7207,84	9,17	0,15	1,27
Шивэхурен	КНР	3981125,79	313,61	8971,69	21,38	0,08	2,38

В то же время транспортабельность экспорта через монгольско-китайские пункты не превышает и половины доллара за килограмм. По импорту, который в большинстве своем идет в виде готовой продукции, по стоимости на второе место выходит железнодорожный пункт пропуска «Сухэ-Батор», а по тоннажу он даже выходит на первое место. Это показывает исключительную важность транзитной торговли через Россию для Монголии. Значение транспортабельности монгольского экспорта через российские пункты пропуска почти в четыре раза выше, чем через китайские пункты пропуска, что обусловлено действием двух факторов.

Первый – это жесткая приуроченность подавляющей части много-тоннажного минерального сырьевого экспорта к близлежащим регионам Китая.

Второй фактор в том, что главные российские пункты пропуска пропускают монгольские товары не только на рынок самой России, но и в транзитном отношении на рынки удаленных стран третьей и четвертой зон, то есть товары в Центральную Азию, Восточную Европу и на Ближний Восток идут не через китайские порты, а преимущественно через Россию.

Получается, что для многих стран и товаров наиболее востребованным остается привычный железнодорожный маршрут через Россию, а не кратчайший путь через китайские пункты погранпропуска к портам Желтого моря через Тяньцзинь, Далянь, Циньхуандао и другие, что показывает так называемый экономико-географический эффект колеей. В то же время транспортабельность импорта выше именно через китайские пограничные пункты, через которые ввозится готовая продукция различного назначения,

но наивысшим показателем все равно обладает переход в Алтанбулаг за счет импорта из Европы высокоценной продукции.

Указанные тенденции еще более отчетливо показывают данные по объему экспорта и транспортабельности товаров. Характерно, что весь экспорт и импорт через пункт погранпропуска «Эренцаав-Соловьевск» идет через Китай и ничего не идет в Россию, то есть, по сути дела, он работает как монгольско-китайский пункт пропуска и никакого транспортного значения для России не имеет, равно как и транзитного потенциала в случае реализации продолжения дороги от Чойболсана на юго-восток в КНР, что значительно расходится с оценками других исследователей [*Gankhuyag, Myagmarsuren, Altankhuyag, 2021*].

Посмотрим детально, какие товары идут через главные пункты погранпропуска. Данные таблицы 5 показывают главное различие географических функций пограничных пунктов Монголии.

Таблица 5

Распределение импорта-экспорта по зонам удаленности крупнейших пунктов пропуска Монголии в 2021 г.

Зоны удаленности		Алтанбулаг (РФ)			Сухэбатор (РФ)			Гашуун-Сухайт (КНР)			Замын-ууд (КНР)		
№	Км	млн долл.	тыс. т	долл./кг	млн долл.	тыс. т	долл./кг	млн долл.	тыс. т	долл./кг	млн долл.	тыс. т	долл./кг
по экспорту													
1	0–2000	16,09	5599,48	2,87	245,91	513939,19	0,48	8646	41951594,4	0,26	12833,59	37084110,8	0,35
2	2000–4000	7,29	4104,08	1,78	7,81	4206,12	1,86	326,18	1971371,61	0,17	2237,97	804914,28	2,78
3	4000–6000	70,98	10122,28	7,01	0,49	385,26	1,28	0	0	-	481,21	73856,11	6,52
4	более 6000	41,64	2632,03	15,82	2,93	1837,23	1,6	65,66	629885,01	0,1	314,15	87631,67	3,58
Среднезвеш.		-	-	8,9	-	-	0,49	-	-	0,45	-	-	0,3
по импорту													
1	0–2000	566,78	218569,49	2,59	4088,41	6897244,94	0,59	885,97	489663,21	1,81	5227,61	5039572,72	1,04
2	2000–4000	27,78	8138,06	3,41	58,36	20566,74	2,84	72,89	7066,03	10,32	2189,54	795151,7	2,75
3	4000–6000	122,65	17923,27	6,84	45,91	13667,96	3,36	89,72	4267,22	21,03	670,99	132795,42	5,05
4	более 6000	746,53	117263,84	6,37	670,47	183012,41	3,66	59,8	3862,25	15,48	353,99	102600,44	3,45
Среднезвеш.		-	-	4,04	-	-	0,68	-	-	2,2	-	-	1,39

Если пункты монгольско-китайской границы имеют четкую привязанность экспорта к ближайшей зоне, то в то же время главным выходом на мировой рынок является именно переход в Алтанбулаге. При этом крупнотоннажный экспорт Монголии идет через станцию Сухэ-Батор, но, правда, здесь значительную роль играет экспорт плавикового шпата в Россию. Плавиковый шпат — это главный товар, который идет в Россию из Монголии. По остальным зонам экспорт имеет большую цену на единицу веса. Так или иначе, распределение экспорта по зонам удаленности имеет тенденцию к возрастанию транспортабельности в более удаленных зонах. Совершенно иной предстает картина импорта по сравнению с экспортом, где уже монгольско-китайский пункт пропуска «Гашуун-Сухайт» показывает значительно более высокую ценность грузов. Причем по мере удаления его значение более высокое, что является следствием развития Южно-Гобийского территориально-производственного комплекса, который нуждается в промышленном оборудовании, в сложной технике, которая и ввозится

через этот пункт погранпропуска. Примечательно, что половина импорта в Монголию идет через пункт «Алтанбулаг» из самой дальней, четвертой зоны. Через «Алтанбулаг» ввозятся фармацевтика, грузовые автомобили, продукция машиностроения и т. д. Через «Сухэ-Батор» в Монголию ввозятся уже крупнотоннажная продукция, нефтепродукты, пищевая продукция и продукция широкого потребления.

Особенности логистических схем доставки угля на юге Монголии

Различными исследователями одними из основных препятствий для конструирования логистических потоков из Монголии в Китай называются низкая грузоподъемность автотранспорта по сравнению с требуемыми грузопотоками и разная ширина железнодорожной колеи между Монголией (1524 мм) и Китаем (1435 мм). Однако, как мы отметили выше, пограничные пункты «Гашуун-Сухайт» и «Замын-Ууд» обеспечивают около 80 % тоннажа экспорта Монголии, из чего возникает вопрос о том, как логистическая система приспособилась к указанным ограничениям.

Данные полевых экспедиций показали, что в 2023 г. основной поток экспорта велся автопоездами, следующими по дороге Цотгцэций — Гашуун-Сухайт каждые 1—2 минуты. Использование железнодорожного транспорта на месторождении Таван-Толгой имеет все еще зачаточное состояние. Характерно заметить логистические особенности экспорта угля: погрузка навалочного груза ведется не в полувагоны, как в России или западноевропейских странах, а в контейнеры с открытым верхом, которые потом запечатываются. Упакованные контейнеры составляются в два этажа на вагоны-платформы и отправляются в Гашуун-Сухайт. Использование контейнеров связано с упрощением проблемы перевалки грузов на другой тип колеи на пограничном пункте (фактически нивелируется данный недостаток), а также особенностями транспортной политики Китая, согласно которой затраты на транспортировку ввозимого товара именно в контейнерах субсидируются логистическим компаниям из государственного бюджета. Характерно заметить, что монгольские транспортные компании доставляют груз только до границы и не имеют возможности знать, как далее выстроены логистика товара и его направление.

Медные месторождения России и Монголии

В зоне экономического коридора Китай — Монголия — Россия находится сразу несколько медно-золотоносных районов. К действующим относятся месторождения Эрдэнэт и Быстринское. К разрабатываемым сейчас — Удоканское месторождение в Забайкальском крае и Ою-Толгой на юге Монголии. Монголия все больше становится зависимой от экспорта сырья, зна-

чит, и от ближайших соседей, особенно от Китая, поскольку месторождение Ою-Толгой располагается всего в 95 км от границы с ним и примерно в 500 км от крупных промышленных центров Китая [Безруков, Фартышев, 2022b]. В ближайшей перспективе можно ожидать только обострения конкуренции за внешние рынки между экспортерами Монголии и восточных регионов России, поскольку мы торгуем одними и теми же, по сути, товарами. Цена на медь за последние 20 лет выросла примерно в шесть раз, и именно поэтому возникает особый интерес к меди в Монголии и на востоке России. Рост потребления меди связан со многими факторами — это и увеличение потребления меди в электромобилях, и состояние всей мировой промышленности, и кризис медной промышленности в Чили и Перу, обеспечивающих до 46 % мировой добычи меди, вследствие чего Китай вынужден искать медные ресурсы в других странах [Горячев, 2021]. Повышение цен на медь делает инвестиции именно в эту сферу в настоящее время наиболее выгодными. В свою очередь, для более выгодного использования ресурсов Монголии дифференцированной географической структуре экспорта необходимо развитие более высоких степеней передела меди. Например, если цена медного концентрата составляет примерно 1500 долл. за тонну, то уже более высокие степени передела достигают 5—10 тыс. и даже 74 тыс. долл. за тонну, что является, по нашему мнению, наиболее перспективным методом совместной кооперации.

Заключение

В заключение выделим наши конструктивные предложения в рамках изучения внешней торговли Монголии и развития плодотворных российско-монгольских отношений.

- Необходимо создание новых совместных перерабатывающих предприятий полного цикла (или цепочек производств) в области медной, угольной, никелевой, молибденовой, атомной промышленности на территории Монголии и Сибири, чтобы конвертировать сырьевой экспорт Сибири и Монголии в продукцию более высокой степени переработки для дальнейшего экспорта. Здесь, как нам видится, велика возможность включения корпорации «Ростех», чтобы конвертировать сырьевой экспорт Сибири и Монголии и делать продукцию более высокой степени переработки для дальнейшего экспорта в приграничных зонах.

- Следует учитывать интерес Монголии в диверсификации экспорта на более дальние расстояния и разработать проект льготного транзитного маршрута по территории России для монгольских товаров, совершенствовать железнодорожную ветку Наушки — Улан-Батор, исследовать потенциальную грузообразующую базу в районе железнодорожных и автомобильных коридоров Арцсурь — Ховд — Ярант и Эрдэнэт — Овоот — Арцсурь — Кызыл — Курагино и направления поставок [Dondokov, Namzhilova, 2023]. К сожалению,

многие современные исследования инфраструктурных проектов лишены конкретного анализа и такого типа расчетов [Мигранян, Динец, 2023].

Необходимо более детальное изучение действующих маршрутов движения сырьевых и готовых товаров из Монголии и Сибири с точностью до конкретных городов и предприятий для конкретного понимания пространственной структуры экономики и нахождения возможностей размещения производственных процессов в Монголии и России. К сожалению, мы можем смотреть только в разрезе стран. Мы еще плохо понимаем, в какие конкретно города и на какие конкретно предприятия идут эти товары, что является темой будущих исследований. Мы полагаем, что это невозможно отследить с помощью статистики, но возможно с помощью запуска и отслеживания движения с применением *GPS*-датчиков.

Список литературы

Балжинням Д., Якобсон А. Я., 2009. Экономико-географический потенциал монгольско-российских взаимосвязей / Под ред. Л. М. Корытного. Иркутск: Изд-во Ин-та географии им. В. Б. Сочавы СО РАН, 2009. 175 с.

Безруков Л. А., Фартышев А. Н., 2022а. Особенности внешней торговли Монголии: риски для России // Мировая экономика и международные отношения. Т. 66. № 3. С. 101–109. DOI: 10.20542/0131-2227-2022-66-3-101-109.

Безруков Л. А., Фартышев А. Н., 2022б. Развитие медной промышленности России и Монголии: проблема выхода на внешние рынки // ЭКО. Т. 52. № 6. С. 115–133. DOI: 10.30680/ЕСО0131-7652-2022-6-115-133.

Горячев Н. Н., 2021. Китайские горнодобывающие компании в Перу: существует ли единая причина проблем? // Российско-китайские исследования. Т. 5. № 3. С. 141–150. DOI: 10.17150/2587-7445.2021.5(3).141-150.

Демина Я. В., 2018. Внешнеэкономические связи Монголии: смена ключевого партнера // Мировая экономика и международные отношения. Т. 62. № 8. С. 104–109. DOI: 10.20542/0131-2227-2018-62-8-104-109.

Егоров В. Г., Белоногова А. А., 2024. Российско-монгольские отношения: новый этап // Геоэкономика энергетики. № 1 (25) С. 61–79. DOI: 10.48137/26870703_2024_25_1_61.

Мигранян А. А., Динец Д. А., 2023. Векторы российско-монгольского сотрудничества // Геоэкономика энергетики. Т. 4. С. 55–76. DOI: 10.48137/26870703_2023_24_4_55.

Родионов В. А., 2022. «Мягкая сила» малых стран: опыт Монголии // Oriental Studies. Т. 15. № 2. С. 228–243. DOI: 10.22162/2619-0990-2021-60-2-228-243.

Харитонов Д. В., 2022. Энергетическая политика Монголии и ее сотрудничество с Россией // Геоэкономика энергетики. № 2 (18). С. 62–79. DOI: 10.48137/26870703_2022_18_2_62.

Якушев С., 2010. Монголия в современной системе международных отношений // Мировая экономика и международные отношения. Т. 8. № 8. С. 109–115. DOI: 10.20542/0131-2227-2010-8-109-115.

Bezrukov L. A., Fartyshev A. N., Altanbagana M. 2023. Mongolia's Foreign Trade: Relationship between the Transportability of Products and Distance to Target Markets // Geography and Natural Resources. Т. 44. № 1. С. S30–S34. DOI: 10.1134/S1875372823050037/METRICS.

Dondokov Z. B. D., Namzhilova V. O., 2023. China – Mongolia – Russia Economic Corridor: Building Infrastructure Connectivity in the Face of Global Challenges // Regional Research of Russia. Т. 13. № 3. С. 568–576. DOI: 10.1134/S2079970523700806/METRICS.

Faye M. L., McArthur J. W., Sachs J. D., Snow, T., 2004. The Challenges Facing Landlocked Developing Countries // Journal of Human Development. Т. 5. № 1. С. 31–68. DOI: 10.1080/14649880310001660201.

Gankhuyag U., Myagmarsuren A., Altankhuyag B., 2021. Spatial Analysis of Road Network in Mongolia // Proceedings of the Environmental Science and Technology International Conference (ESTIC 2021). Т. 206. DOI: 10.2991/AER.K.211029.026.

Hong S., 2022. Mediation and Mongolia's foreign policy // The Pacific Review. Т. 35. № 4. С. 765–788. DOI: 10.1080/09512748.2021.1924240.

Rodrigue J. P., Comtois C., Slack B., 2016. The geography of transport systems: Taylor and Francis, 2016. 440 с.

Thurow L. C., 1996. The future of capitalism: how today's economic forces shape tomorrow's world.: W. Morrow. 385 с.

FARTYSHEV Arseniy N., Candidate of Sci. (in Geography), Head of Laboratory of Recourse Science and Political Geography, Institute of Geography V. B. Sochava SB RAS

Address: 1, Ulan-Batorskaya Str., Irkutsk, 664033, Russian Federation

E-mail: fartyshev.an@gmail.com

SPIN: 7695-6684

ORCID: 0000-0002-5392-8633

BEZRUKOV Leonid A., Doctor of Sci. (in Geography), Chief Research Fellow, Laboratory of Recourse Science and Political Geography, Institute of Geography V. B. Sochava SB RAS

Address: 1, Ulan-Batorskaya Str., Irkutsk, 664033, Russian Federation

E-mail: bezrukov@irigs.irk.ru

SPIN-code: 2736-1601

ORCID: 0000-0003-3459-8488

GEOGRAPHICAL STRUCTURE OF FOREIGN TRADE OF MONGOLIA: INTRACONTINENTALITY, BORDERCROSSES AND FEATURES OF LOGISTICS

DOI: 10.48137/26870703_2024_27_3_42

Received: 24.06.2024.

For citation: *Fartyshev A. N., Bezrukov L. A., 2024. Geographical Structure of Foreign Trade of Mongolia: Intracontinentality, Bordercrosses and Features of Logistics. – Geoeconomics of Energetics. № 3 (27). P. 42–57. DOI: 10.48137/26870703_2024_27_3_42*

Keywords: economic geography, foreign trade statistics, import-export, transportability, border crossing points, logistics schemes, coal transportation, Tavan-Tolgoi, copper industry, Oyu-Tolgoi.

Abstract

Foreign trade is one of the phenomena most susceptible to the so-called spatial friction effect. This article provides an overview of the geographical structure of Mongolia's exports and imports by remoteness zones, demonstrating the critical influence of its landlocked position. Examining the distribution of imports and exports, considering the degree of product processing, reveals that finished products have a more dispersed distribution across remoteness zones. In contrast, raw materials are primarily directed to the nearest zone. The article presents statistics on product transportability, understood as the price per unit weight, and its distribution by remoteness zones at border crossing points. It concludes that the most valuable cargo passes through border points with Russia, while raw materials with low transportability, primarily coal and copper, are transported through the Mongolian-Chinese points of Gashuunsukhait and Zamyn-Uud, mainly to the nearest zone. Field studies have

revealed the specifics of logistics schemes for coal delivery to China from the Tavan Tolgoi deposit. These involve delivery by road trains or by rail in containers, which simplifies the transshipment process and mitigates the barrier factor of the difference in railway gauge between Mongolia and China. In the copper mining industry, Russia and Mongolia are entering into competition through the parallel development of their largest copper-gold reserves. To diversify Mongolia's foreign trade and reduce its economic dependence on China, it is necessary to increase the processing of raw material exports into finished products, which can be achieved with the help of Russian high-tech companies.

References

- Balzhinnyam D., Yakobson A. Ya.*, 2009. Economic-geographical potential of Mongolian-Russian relations / Ed. L. M. Koryniy. Irkutsk. 175 p. (In Russ.)
- Bezrukov L. A., Fartyshev A. N.*, 2022a. Features of Mongolian Foreign Trade: Risks for Russia // *World Economy and International Relations*. Vol. 66. No. 3. Pp. 101–109. DOI: 10.20542/0131-2227-2022-66-3-101-109. (In Russ.)
- Bezrukov L. A., Fartyshev A. N.*, 2022b. Development of copper industry in Russia and Mongolia: the problem of access to foreign markets // *EKO*. Vol. 52. No. 6. Pp. 115–133. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-6-115-133. (In Russ.)
- Goryachev N. N.*, 2021. Chinese Mining Companies in Peru: Is There a Single Cause of Problems? // *Russian-Chinese Researches*. Vol. 5. No. 3. Pp. 141–150. DOI: 10.17150/2587-7445.2021.5(3). (In Russ.)
- Dyomina Y. V.*, 2018. Foreign Economic Relations of Mongolia: Changing a Key Partner // *World Economy and International Relations*. Vol. 62. No. 8. Pp. 104–109. DOI: 10.20542/0131-2227-2018-62-8-104-109. (In Russ.)
- Egorov V. G., Belonogova A. A.*, 2024. Russian-Mongolian relations: a new stage // *Goeconomics of Energetics*. No. 1. Pp. 61–79. DOI: 10.48137/26870703_2024_25_1_61. (In Russ.)
- Mihrayan A. A., Dinets D. A.*, 2023. Vectors of Russian-Mongolian cooperation // *Goeconomics of Energetics*. No. 4. Pp. 55–76. DOI: 10.48137/26870703_2023_24_4_55. (In Russ.)
- Rodionov V. A.*, 2022. Soft Power of Small States: A Case Study of Mongolia // *Oriental Studies*. No. 2. Pp. 228–243. DOI: 10.22162/2619-0990-2021-60-2-228-243. (In Russ.)
- Kharitonova D. V.*, 2022. Mongolia's Energy Policy and Cooperation with Russia // *Goeconomics of Energetics*. Vol. 2. Pp. 62–79. DOI: 10.48137/26870703_2022_18_2_62. (In Russ.)
- Yakushev R.*, 2010. Mongolia in modern system of international relations // *World Economy and International Relations*. Vol. 8. No 8. Pp. 109–115. DOI: 10.20542/0131-2227-2010-8-109-115. (In Russ.)

Bezrukov L. A., Fartyshev A. N., Altanbagana M., 2023. Mongolia's Foreign Trade: Relationship between the Transportability of Products and Distance to Target Markets // Geography and Natural Resources. Vol. 44. No. 1. Pp. S30–S34. DOI: 10.1134/s1875372823050037. (In Eng.)

Dondokov Z. B. D., Namzhilova V. O., 2023. China – Mongolia – Russia Economic Corridor: Building Infrastructure Connectivity in the Face of Global Challenges // Regional Research of Russia. Vol. 13. No. 3. Pp. 568–576. DOI: 10.1134/S2079970523700806. (In Eng.)

Faye M. L., McArthur J. W., Sachs J. D., Snow, T., 2004. The Challenges Facing Landlocked Developing Countries // Journal of Human Development. Vol. 5. No. 1. Pp. 31–68. DOI: 10.1080/14649880310001660201. (In Eng.)

Gankhuyag U., Myagmarsuren A., Altankhuyag B., 2021. Spatial Analysis of Road Network in Mongolia // Proceedings of the Environmental Science and Technology International Conference (ESTIC 2021). No. 206. DOI: 10.2991/aer.k.211029.026. (In Eng.)

Hong S., 2022. Mediation and Mongolia's foreign policy // The Pacific Review. Vol. 35. No. 4. Pp. 765–788. DOI: 10.1080/09512748.2021.1924240. (In Eng.)

Rodrigue J. P., Comtois C., Slack B., 2016. The geography of transport systems. Taylor and Francis. 440 p. (In Eng.).

Thurow L. C., 1996. The future of capitalism: how today's economic forces shape tomorrow's world: W. Morrow. 385 p. (In Eng.)