

Аза МИГРАНЯН

Дарья ДИНЕЦ

# ВЕКТОРЫ РОССИЙСКО-МОНГОЛЬСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

**Дата поступления в редакцию:** 31.10.2023.

**Для цитирования:** Мигранян А. А., Динец Д. А., 2023. Векторы российско-монгольского сотрудничества. – Геоэкономика энергетики. № 4 (24). С. 55–76.  
DOI: 10.48137/26870703\_2023\_24\_4\_55

В статье отмечается доминирование многовекторности во внешней политике Монголии на современном этапе, что обусловлено сложностью и противоречивостью геополитической ситуации, а также ожиданием усиления рисков обеспечения национальной безопасности Монгольской Народной Республики. В этой связи власти республики усиливают сотрудничество с так называемым третьим соседом (США, Япония, Южная Корея, Австралия, страны ЕС и др.) в надежде сбалансировать влияние двух основных соседей: России и Китая.

В отношениях с Китаем вызывает опасение растущая зависимость Монголии в экономической сфере (Китай устойчиво сохраняет первое место во внешне-торговом обороте МНР). До определенного момента такой силой был второй сосед Монголии – Россия (точнее, Советский Союз, куда республика была интегрирована практически на уровне союзных республик), которая в полной мере обеспечивала экономическую и политическую безопасность республики. При формировании стратегии сотрудничества РФ и Монголии российской сто-

---

**МИГРАНЯН Аза (Азгануш) Ашотовна**, доктор экономических наук, профессор, ведущий научный сотрудник Центра постсоветских исследований Федерального государственного бюджетного научного учреждения «Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений имени Е. М. Примакова» Российской академии наук. Адрес: Российская Федерация, г. Москва, 117218, Нахимовский просп., д. 32. E-mail: p.mihrianyan@yandex.ru. SPIN-код: 9433-7609. ORCID: 0000-0001-6014-5955.

**ДИНЕЦ Дарья Александровна**, доктор экономических наук, заведующая кафедрой финансов и кредита Российского университета дружбы народов. Адрес: Российская Федерация, г. Москва, 117198, ул. Миклухо-Маклая, д. 6. E-mail: dardinets@gmail.com. SPIN: 2607-3650. ORCID: 0000-0001-8734-8998.

**Ключевые слова:** Монголия, Россия, Китай, приоритеты экономического сотрудничества, российские проекты, сотрудничество с Монголией.

роне приходится учитывать опасения монгольской стороны: растущие объемы экономического сотрудничества РФ с КНР существенно усиливают опасения Монголии касательно способности России противостоять китайскому влиянию. В связи с этим расширение сотрудничества с «третьими соседями» Монголия позиционирует как неотъемлемую часть обеспечения своих национальных интересов.

Сотрудничество Монгольской Народной Республики (МНР) с ее соседями формирует базовую платформу экономического развития страны. Китай обеспечивает потребности в импорте потребительских товаров, а Россия — в импорте энергетических ресурсов, технологиях и инфраструктуре. При этом Монголия старается сбалансировать растущую зависимость от своих соседей за счет сотрудничества со странами, включенными в концепцию «третьих соседей».

Фактором риска в отношениях с КНР для Монголии также является территория автономного района Внутренней Монголии\* [*Намжилова, 2021*], который входит в первую десятку наиболее экономически развитых территорий Китая\*\* и на территории которого проживают больше монголов, чем в самой Монголии\*\*\*. Сложное и противоречивое отношение монгольской стороны к Китаю обусловлено тем, что фактор Внутренней Монголии рассматривается как более влиятельная платформа интегрирования (и/или поглощения) Китаем при усилении экономической зависимости территории самой МНР. В совокупности эти два фактора, с учетом того что Монголия на фоне КНР существенно уступает в экономическом, демографическом и иных аспектах развития, внушают серьезные опасения относительно роста влияния могущественного соседа. Данное обстоятельство обуславливает активный поиск альтернативного центра силы и экономического потенциала, который мог бы сбалансировать влияние Китая.

Начиная с 1990-х гг. интерес России к Монголии был потерян в связи с внутренними преобразованиями, резким падением экономического потен-

---

\* Внутренняя Монголия — автономный район на севере Китайской Народной Республики. Занимает 12 % территории КНР. На неё приходится 2/3 границы КНР с Монголией. Протяжённость пограничных линий — более 4200 км, из них граница с Монголией составляет 3193 км, с Россией — 1067 км.

\*\* Экономика Внутренней Монголии в целом связана с добычей природных ресурсов, в первую очередь угля, по запасам которого провинция занимает второе место в КНР. В автономном районе насчитывается более 1000 больших и малых рек. Внутренняя Монголия является важным барьером экологической безопасности на севере Китая и одной из провинций с относительно богатыми лесными ресурсами в Китае. В целом регион по своему экономическому развитию находится относительно других административно-территориальных единиц КНР на уровне выше среднего.

\*\*\* На территории Внутренней Монголии КНР проживают 4226 тыс. чел., а в МНР — 2964 тыс. чел. (монголы по национальности) из 312 тыс. чел. населения республики.

циала, переориентацией на сотрудничество с развитыми странами ЕС и США в надежде на сближение с ними и преодоление противоречий. Российская политика внешнеэкономического сотрудничества до 2000-х гг. практически полностью была направлена на западные страны, что привело к добровольному отказу от своего накопленного годами экономического и политического влияния на ранее дружественные страны, прежде всего Монголию.

До начала массированных санкций со стороны «западных партнеров» российская сторона недооценивала последствия активизации сотрудничества Монголии с третьими странами, полагая, что это не затрагивает национальные интересы. Снижение интереса российской стороны к Монголии продолжалось вплоть до 2016 г., когда была осуществлена сделка корпорации «Ростех» по продаже 49 % ее акций в горнодобывающих компаниях КОО «Предприятие «Эрдэнэт»» и КОО «Монголросцветмет» Монгольской медной корпорации [Джумайло, 2016]. Сокращение присутствия российского капитала фактически обнулило прежние тесные связи. На данный момент единственным значимым активом, формирующим потенциал экономического влияния РФ на Монголию, остаются активы РЖД. На этом фоне России фактически приходится возобновлять сотрудничество с Монголией в условиях конкуренции с другими внешними акторами и без учета прежних достижений.

### Российско-монгольское экономическое сотрудничество

Столетний юбилей установления дипломатических отношений между Монголией и Россией (2021 г.) совпал с этапом оживления двусторонних отношений. Российское влияние в Монголии было абсолютным в течение 70 лет советского периода, что способствовало формированию основы промышленного и экономического развития Монголии. Россия является вторым по величине источником импорта Монголии, обеспечивая более 90 % импорта энергоносителей.

В 2020 г. Россия ратифицировала Договор о дружественных отношениях и всеобъемлющем стратегическом партнерстве между Россией и Монголией [Договор..., 2020]. Отношения Монголии и России расширяются в энергетическом секторе, где Россия обеспечивает 92 % потребностей Монголии в энергии. Особое место в сотрудничестве с Россией Монголия уделяет перспективам участия в мегапроекте «Сила Сибири – 2»: ветка данного трубопровода, проходящая через территорию Монголии, может изменить правила игры в поставках газа в Северо-Восточную Азию. Поэтому правительство Монголии активно продвигает строительство трубопровода. Спорным моментом остается интерес монгольской стороны к новым гидроэнергетическим проектам, которые могут привести к существенным экологическим проблемам для озера Байкал и потребовать китайского финансирования.

## Двустороннее сотрудничество Монголии и России: торговля, соглашения и направления работы межправительственной комиссии

В двусторонней торговле Монголии с Россией преобладает большая доля монгольского импорта от северного соседа (95 % от всего объема взаимной торговли), частично проходящего через общую границу протяженностью 3452 км. В ходе встреч правительственных делегаций в 2023 г. обсуждались возможности в отношении трансграничной торговли потребительскими товарами, товарами и промышленной кооперации. В соответствии с данными, основной экспорт России в Монголию включал в себя очищенную нефть, железо, грузовые железнодорожные вагоны и изолированный провод.

По сравнению с темпами роста торговли с другими партнерами российско-монгольская торговля растёт медленнее: в 2022 г. — 2,7 млрд долл., в 2023 г. прогноз составил до 3 млрд долл. При этом Россия с начала года нарастила поставки злаков в Монголию в семь раз, кормов для животных — в 2,5 раза. Россия сохраняет второе место (после КНР) по взаимной торговле (10,4 % от объемов внешней торговли Монголии по данным за 10 месяцев 2023 г.), при этом Россия традиционно сохраняет высокую долю поставок всего импорта нефтепродуктов (90 %).

Развитие двусторонней торговли сдерживает высокий торговый барьер (пошлины, ветеринарные, санитарные и технические требования к качеству продукции) для монгольского экспорта продукции животноводства.

Увеличение безбумажного электронного таможенного оформления было положительным для товаров, следующих транзитом между Китаем и Россией (в рамках ЭСКАТО ООН, 2019), однако перспективы внедрения данной технологии еще крайне высоки. Увеличение объемов деятельности на этом фронте поможет облегчить восстановление приграничных портов и промышленный рост Монголии.

На политическом фронте дискуссии между Монголией и Россией указывают на новый профиль организации торговли, экономического и инвестиционного сотрудничества. Что касается инвестиций, то, как и в случае с Китаем, реализуются инфраструктурные соглашения, касающиеся наземного порта и доступа к пограничным портам. Кроме того, «озеленение» экономического коридора Китай — Монголия — Россия должно сыграть важную роль в восстановлении экологии и энергетики Монголии.

В данном ключе активно работает межправительственная российско-монгольская комиссия<sup>1</sup>, последнее заседание которой состоялось в

---

<sup>1</sup> Россия-Монголия в 2023 году: 25-е заседание Межправительственной комиссии // <https://journal-neo.su/ru/2023/11/07/rossiya-mongoliya-v-2023-godu-25-e-zasedanie-mezhpravitelstvennoj-komissii/>, дата обращения 25.09.2023.

октябре 2023 г. В работе Комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству особое значение имеет возвращение сторон к спорным вопросам и проблемам, обсуждение которых требует усилий по гармонизации позиции сторон. К числу таких вопросов относятся:

- перспективы строительства российской стороной атомных станций<sup>\*</sup>, которые могли решить проблему экологического ущерба Байкалу при строительстве ГЭС на р. Селенга при одновременном достижении поставленной Монголией цели формирования энергетического суверенитета;

- в рамках объявленных Монголией годами посещения Монголии<sup>2</sup> 2023–2025 гг. российская делегация предложила разработать дорожную карту реализации Великого чайного пути как базового туристического маршрута. Данное предложение крайне актуально, так как именно российские туристы представляют базовый поток, и монгольская сторона ставит цель достижения 1 млн туристов. Преимущество российского предложения в том, что оно объединяет интересы трех стран: России, Монголии, Китая<sup>\*\*</sup>;

- также российской стороной было предложено вернуться к возможности использования Монголией платежных карт МИР для российских туристов, что безусловно будет способствовать росту туристического потока. Увязка данного предложения с развитием программ развития туристического потенциала может иметь больше шансов, так как будет стимулировать правительство Монголии в меньшей степени выполнять санкционные ограничения против России;

- увеличение доли национальных валют во взаимном торгово-экономическом сотрудничестве, что также может способствовать наращиванию объемов взаимной торговли;

- российской стороной было предложено увеличить долю уставного капитала совместного предприятия «Улан-Баторская железная дорога» прямым наращиванием объемов капитала сторонами с целью обеспечения развития и эффективности УБЖД, а также поставкой Россией грузовых тепловозов для совместного предприятия;

---

<sup>2</sup> «Welcome to Mongolia». Монголия распахивает свои двери для россиян // <https://burunen.ru/news/society/96938-welcome-to-mongolia-mongoliya-raspakhivaet-svoi-dveri-dlya-rossiyan/>, дата обращения 25.09.2023.

<sup>\*</sup> Группа реакторов малой мощности представляется весьма перспективной для Монголии и по другим причинам: в ближайшие годы в стране начнется масштабная разработка месторождений урана, производимая совместно с французской компанией Orano Group, которая обеспечит потенциальные АЭС топливом местного происхождения. Помимо этого, группа малых реакторов выглядит наиболее эффективным решением в области энергетики Монголии — в силу больших расстояний между потребителями электроэнергии в стране, а также отсутствия единой энергетической сети.

<sup>\*\*</sup> Маршрут Великого чайного пути проходит по местам некогда масштабного торгового пути, на который в XV–XIX века приходилась большая часть сухопутного экспорта китайского чая в Россию и Европу.

- ускорение процессов согласования и разработки временного соглашения по ЗСТ Монголии с ЕАЭС российской стороной были представлены как эффективный формат расширения монгольского экспорта в страны Союза;

- расширение сотрудничества в сфере образования, для чего российской стороной были предложены повышенная до 620 человек квота для бюджетного обучения монгольских студентов в РФ и расширение списка специальностей (реализация решений предыдущего, 24-го заседания межправительственной комиссии<sup>3</sup>);

- обсуждались вопросы строительства газопровода «Сила Сибири – 2», по итогам обсуждения возможно начало его строительства уже в 2024 г., также предполагается развитие инфраструктуры использования СПГ, поставки которого осуществляют Китай с 2018 г. и «Газпром» с 2019 г.;

- по итогам заседания разрешен беспошлинный ввоз в РФ продукции животноводства [Кеффер, 2023].

Сложность экономического сотрудничества России с Монголией заключается в том, что республика в рамках своей концепции развития «Видение-2050» [Алсын Хараа, 2050] нацелена на формирование собственных замкнутых производственных цепочек в сфере добычи и экспорта полезных ископаемых (медь, уголь, железная руда, золото и серебро) и производства сельскохозяйственной продукции\*. Это обуславливает необходимость включенности российских предложений по сотрудничеству в эти новые цепочки, которые были рассмотрены выше. Наиболее вероятным остается сотрудничество в сфере в рамках поддержания и развития инфраструктуры коммуникаций (железнодорожного и автомобильного транзита)\*\*.

Учитывая условно нейтральную позицию Монголии по отношению к присоединению к антироссийским санкциям, сохраняется большой потенциал развития российско-монгольского сотрудничества в традиционных отраслях энергетики, геологоразведки (по группе редкоземельных металлов, меди, молибдена, золота, олова и вольфрама), строительства и торговли.

Существующие проблемы водопотребления стоят на повестке не только с точки зрения генерации энергии, но и при организации сельскохозяйственного производства, экологии и землепользования. Это открывает

<sup>3</sup> Прошло 24-е заседание Российско-Монгольской межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству // <https://minobrnauki.gov.ru/press-center/news/mezhdunarodnoe-sotrudnichestvo/61076/>, дата обращения 26.09.2023.

\* Пустыня Гоби – зона горнодобывающей и тяжелой промышленности, Сэлэнгэ и Дархан-Уул – зона АПК, западные районы – зона энергетики, районы с природными ландшафтами, культурно-историческим наследием – районами развития туризма.

\*\* Активное продвижение проектов развития западной и восточной железнодорожных магистралей, формирующих транзит через Монголию между Россией и КНР.

возможность российско-монгольского технологического сотрудничества в сфере развития ирригационных систем, повышения урожайности зерновых культур. С точки зрения российских и китайских интересов крайне важно вовлечение Монголии в программы развития ШОС\* [*Программа...*, 2016]<sup>4</sup>.

В рамках программы «Видение-2050» особое внимание в Монголии уделяется росту энергетической независимости на основе развития возобновляемых источников энергии, включая ветровую, солнечную и гидроэнергетику (р. Селенга), т. е. замещения ныне действующей угольной генерации (90 %, 10 % — ветрогенерация) на другие источники\*\* (газ, гидрогенерация и атомная генерация).

Проектно-изыскательские работы по проекту строительства газопровода Союз — Восток выполняются в соответствии с утвержденными планами и почти закончены. Завершение проектирования запланировано на 2023 г. Для Монголии этот проект интересен не с точки зрения покупки газа, а с точки зрения получения доходов от транзита и усиления своей роли во взаимоотношениях с Россией и Китаем [*Самофалова*, 2023].

Рост монгольской экономики требует новых источников дешевой электроэнергии, которую дают ГЭС. Монголия стремится построить крупные гидроэлектростанции на истоке реки Селенги, которая впадает в озеро Байкал. Проблема заключается в том, что использование стока вод реки Селенги в режиме сработки электроэнергии создаст серьезные экологические проблемы по сохранению уровня водной глади Байкала. Обмеление озера приведет к серьезной экологической катастрофе, которая затронет весь регион.

Академик РАН А. К. Тулохонов отмечает: «...проблема в том, что более половины русла Селенги проходит по территории Монголии, которая заинтересована в пополнении дефицита своих энергетических и водных ресурсов, а негативные экологические эффекты проекта (главные из них — сокращение основного притока в озеро в периоды маловодья и отрицательное

<sup>4</sup> Программа создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия // [https://www.economy.gov.ru/material/file/80c240c6a439ba99e9b254fa9254317f/programma\\_ekonomicheskogo\\_koridora\\_kitay\\_mongoliya\\_rossiya.pdf](https://www.economy.gov.ru/material/file/80c240c6a439ba99e9b254fa9254317f/programma_ekonomicheskogo_koridora_kitay_mongoliya_rossiya.pdf), дата обращения 25.09.2023.

\* В 2016 г. была подписана Программа создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия, в которую были включены 32 крупных проекта, включая проект модернизации центрального железнодорожного коридора, а также энергетические и инфраструктурные проекты. \* По оценкам экспертов, максимальная потребность в природном газе в Монголии к 2025—2030 гг. может достигать от 2 млрд до 3 млрд куб. м в год. По другим данным, уже при ежегодных поставках газа в объемах 0,7—1,0 млрд куб. м произойдет заметное улучшение качества воздуха.

\*\* По оценкам экспертов, максимальная потребность в природном газе в Монголии к 2025—2030 гг. может достигать от 2 млрд до 3 млрд куб. м в год. По другим данным, уже при ежегодных поставках газа в объемах 0,7—1,0 млрд куб. м произойдет заметное улучшение качества воздуха.



влияние на проход на нерест анадромных рыб) оказываются на нашей территории. О сложностях в использовании ресурсов трансграничных рек свидетельствует начало строительства мелиоративной плотины Байкал на весах экономики и экологии на реке Ульдза в Восточной Монголии — единственном притоке, питающем озера Барун-Торей и Зун-Торей, расположенные в Даурском биосферном заповеднике в Забайкальском крае. Эти озера с уникальной флорой и фауной имеют непостоянный гидрологический режим и периодически высыхают в маловодные годы. При строительстве плотины на р. Ульдза они уже не восстановят свой биологический потенциал» [Тулохонов, 2022].

Отсутствие согласия России на строительство ГЭС с использованием вод трансграничной реки Селенги существенно снижает инвестиционную привлекательность этого проекта. Россия предлагает альтернативные проекты по генерации атомных станций, импорту электроэнергии, которые могли бы компенсировать строительство ГЭС на реке Селенге.

Российскими компаниями осуществляется модернизация существующих ТЭЦ. В 2017–2018 гг. Россия и Монголия провели серию переговоров, связанных с поставками электроэнергии из России в Монголию в обмен на отказ Монголии от строительства ГЭС на реке Селенге. Однако монгольская сторона не приняла данное предложение. Работа межправкомиссии направлена на решение проблемы, описанной выше.

### **Инфраструктурные активы России в Монголии: риски и потенциал расширения сотрудничества**

Возникает ряд геополитических и геофинансовых противоречий в развитии транзитного потенциала Монголии. В частности, США, Япония, Южная Корея не заинтересованы в глубокой интеграции Монголии в проекты транспортной интеграции России и Китая, при этом, напротив, заинтересованы в разработке коридора Запад — Восток с использованием своего влияния в странах Центральной Азии для вовлечения Монголии в периметр реализуемых в ЦА проектов, в том числе энергетических. Геополитическое кольцо Центральной Азии нуждается в замыкающем элементе — Монголии, даже если на востоке путь окажется тупиковым, с целью ограничения влияния Китая в регионе.

Компенсация развития тупикового направления развития цепочек добавленной стоимости видится в возможности интеграции Монголии в сеть финансовых услуг Запада, развития офшорной торговли (ввиду наличия у Монголии, не имеющей выхода к морю, гражданского флота). Иначе говоря, развитие цепочек добавленной стоимости при посредстве монгольской юрисдикции без существенных физических поставок может быть скомпенсировано услугами офшоризации ликвидности от морской торговли.



По этой причине взаимодействие США, Кореи, Японии, Великобритании с Монголией ориентировано в большей степени на экспортно ориентированное развитие Центральной Азии с точки зрения транспортных систем.

С другой стороны, инвестиции в развитие транспортной отрасли в стране ориентированы на экспорт угля — развитие маршрута от Таван-Толгой, включая два направления: Китай через Гшуун Шаит и Сайншанд через Зуунэбаян-Улаан. Поскольку при этом экологическая повестка дня в Китае предполагает поэтапный отказ от угольной генерации, убыточность инвестиций такого рода остается ограничением на пути развития транспортной отрасли. В этом контексте следует отметить, что перевозка угля в китайском направлении осуществляется с помощью биг-бэгов\* с погрузкой в контейнеры. Это значит, что транспортно-логистическая инфраструктура ориентирована на рост контейнерных перевозок. Решение по последнему вопросу будет зависеть от пропускной способности коридора «Север — Юг» вдоль железной дороги, которая также будет использоваться для международного транзита.

Пропускная способность железной дороги «Север — Юг» ограничена, поскольку постоянно наблюдаются задержки при транспортировке экспортных грузов. Импортный груз в столицу из Китая переводится в Замын-Ууд и транспортируется из Замын-Ууда в Улан-Батор автомобильным транспортом. Расстояние транспортировки составляет более 500 км, и изначально перевозки осуществлялись преимущественно по железной дороге, но недавнее улучшение автодорог привело к переходу от железнодорожного транспорта к автомобильному. Кроме того, Таван-Толгойское соединение с магистральной линией Зуунэбаян-Улаан и перегруженность магистральной линии как в Китае, так и в России стали частой причиной задержек транзитных грузов.

Существуют институциональные и физические причины недостаточной пропускной способности железной дороги Север — Юг. УБЖД — немонгольская компания, принадлежащая на 50 % ОАО «РЖД», и основной график движения поездов и приоритеты не определяются волей Монголии, поэтому неясно, будут ли обеспечены экспортные и транзитные интересы страны в будущем. Приняв весь транзит, монгольский экспорт, возможно, не сможет решить поставленные задачи. Фактически пассажирские поезда и международные транзитные грузовые поезда в приоритете перед внутренними и экспортными поездами. Перевозимые товары представляют собой в основном природные ресурсы, которые сложно и дорого контейнеризовать, а трафик неравномерен. Физические причины также подрывают

---

\* Биг-бэги — мягкие грузовые мешки, используемые для транспортировки и хранения сыпучих материалов, таких как песок, камни, цемент и другие подобные грузы. Биг-бэги обычно имеют большой объем и могут содержать от нескольких сотен килограммов до тонн груза.

возможности транзита: устаревшая инфраструктура, однопутная, крутая и извилистая дорога, включая знаменитую омега-кривую, отсутствие электрификации, ограниченное количество тепловозов и вагонов, а также длинные межремонтные интервалы и отсутствие мощностей для проведения ТО и ТР\* в необходимом объеме.

Поскольку тенденции развития экспортного потенциала Монголии посредством вложений в железнодорожную инфраструктуру сложно прогнозировать, а темпы роста населения, особенно в регионах, и темпы роста ВВП не позволяют гарантировать достижение устойчивого и сбалансированного роста диверсифицированного экспорта, пригодного для транспортировки в контейнерах без существенного роста затрат, ставка зачастую делается на развитие автомобильного дорожного сообщения [*Sector Report on Transport...*, 2021].

### Развитие железнодорожной инфраструктуры Монголии

В рамках политики нового возрождения Монголия приступила к энергичному строительству национальной железнодорожной сети. В 2022 г. введены в эксплуатацию три крупных проекта: участки Таван-Толгой — Зуунэбаян-Улаан<sup>5</sup> (414 км), Таван-Толгой — Гашуунсухайт [*Монхзул*, 2022] (267 км) и Зуунэбаян-Улаан — Ханги<sup>6</sup> (226 км). Хотя первые два участка начаты еще в 2019 г., строительство железной дороги от станции Зуунэбаян-Улаан до контрольно-пропускного пункта Ханги на китайской границе стартовало только в марте 2022 г. с амбициозными сроками завершения этого проекта шесть месяцев. Железная дорога проходит через Цогтцетий, Баян-Овоо и Ханбогдийские сумы Умнугобийского района. Включает в себя магистраль протяженностью 233,6 км от Таван-Толгойского месторождения до порта Гашуунсухайт, общей протяженностью 321,6 км, двумя станциями и шестью переправами. Эта железная дорога поддержит экспорт 30–50 млн т коксующегося угля, увеличив объем поставок в 2–3 раза. Это также снизит стоимость экспорта угля в Китай в четыре раза — с 47 до 12 долл. за тонну,

<sup>5</sup> Монголия готовится к открытию железной дороги Таван-Толгой — Зуунбаян // <https://asiarussia.ru/news/30778/>, дата обращения 25.09.2023.

<sup>6</sup> В Монголии введена в эксплуатацию железная дорога Зуунбаян — Ханги // <https://zdmira.com/news/v-mongolii-vvedena-v-ekspluatatsiyu-zheleznaya-doroga-zuunbayan-khang-i>, дата обращения 25.09.2023.

\* Техническое обслуживание вагона (ТО) — комплекс операций или операция по поддержанию работоспособности или исправности грузового вагона в сформированных или транзитных поездах, а также порожнего вагона при подготовке к перевозкам без его отцепки от состава или группы вагонов.

Текущий отцепочный ремонт вагона (ТР) — ремонт, выполняемый для обеспечения или восстановления работоспособности грузового вагона с заменой или восстановлением отдельных частей, переводом вагона в нерабочий парк и подачей на специализированные пути.

предлагая конкурентоспособные цены на транспортировку угля и меди в китайские порты, такие как Хуанхуа, Тяньцзинь, Циндао и Цзиньчжоу, а также рынки третьих стран.

Железнодорожное сообщение Зуунэбаян-Улаан – Ханги протяженностью 226,9 км через юго-восток Монголии открылось в ноябре 2022 г. после завершения строительства. Новое железнодорожное сообщение стало критически важным соединительным элементом между железной дорогой Таван-Толгой – Зуунэбаян-Улаан и переездом Ханги – Мандал на границе Монголии с Китаем. Железнодорожное сообщение Зуунэбаян-Улаан – Ханги улучшит транспортное сообщение Монголии, экспортную конкурентоспособность и экономику в рамках новой политики восстановления правительства.

Завершение строительства, по оценкам, обеспечит 30%-ный рост объема экспортных грузоперевозок Монголии, при этом ежегодный объем грузовых перевозок, по прогнозам, стабильно возрастет почти вдвое по сравнению с нынешним уровнем.

Новый участок позволил диверсифицировать грузопотоки по Трансмонгольской железной дороге, снизив нагрузку на пограничный пункт пропуска Замын-Ууд – Эрлян. Прежде всего план предусматривает перенаправление поставок железной руды из аймаков Дархан и Селенге в Баотоу, крупный металлургический центр на севере Китая; таким образом, маршрут доставки сократится на 318 км. Также будет возможно экспортировать уголь из Таван-Толгой вместе с другими полезными ископаемыми с месторождений, расположенных вдоль построенной железной дороги Таван-Толгой – Зуунэбаян-Улаан в направлении перевала Зуунэбаян-Улаан – Ханги. Кроме того, новый железнодорожный пункт пропуска Ханги – Мандал на монголо-китайской границе будет обслуживать часть импорта.

Открытие нового стратегически важного маршрута на китайский рынок также представляет интерес для России. Следующими на очереди на строительство являются участки Арцуур – Нарииинсухайт – Шивехурен (1255 км) на западе и участки Чойбалсан – Хуут – Бичигт (426 км) на востоке (рис. 1).

*Проектируемые железные дороги<sup>7</sup>:*

- протяженностью 13 км по маршруту Шивээхурен – Секе;
- протяженностью 10 км по маршруту Бичигт – Зуунхатавч;
- протяженностью 100 км по маршруту Бичигт – Хуут;
- протяженностью 300 км по маршруту Шивээхурен – Синеджинст<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Tavantolgoi-Zuunbayan Railway Route Project // <https://www.mtz.mn/en/projects/new-railway-project-2>, дата обращения 26.09.2023.

<sup>8</sup> Infrastructure Mongolia Inc. // <https://mongoliainc.com/about-mongolia/infrastructure/#:~:text=mongolia%20has%20a%20combined%20railway,country%20owning%20a%2050%25%20stake>, дата обращения 26.09.2023.



**Рис. 1.** Схема строительства железных дорог в Монголии

*Источник: Транспортные связи Монголии*

Новая железнодорожная система в направлении Арцсуури — Нарииинсухайт — Шивээхурен будет построена в соответствии с постановлением от 30.12.2021 № 106 Великого государственного хурала Монголии под названием «Утверждение новой политики возрождения». Кроме того, было принято решение о реализации железнодорожного проекта в направлении Арцсуури — Нарииинсухайт — Шивээхурен в соответствии с постановлением правительства № 116 от 2022 г.

Железная дорога Арцсуури — Нарииинсухайт — Шивээхурен, расположенная в пределах западного вертикального маршрута, по прогнозам, будет иметь предварительную протяженность 1255 км, и после завершения строительства железной дороги ежегодный грузооборот, по прогнозам, достигнет 15–20 млн т.

9 июня 2023 г. *SOSC* «Монгольская железная дорога» и ООО «Железная дорога Восточного коридора» официально подписали и подтвердили соглашение акционеров ООО «Железная дорога Арцсуур — Нарииинсухайт — Шивээхурен». Компания успешно получила свидетельство о государственной регистрации 3 июля 2023 г. для специальных целей.

Пропускная способность железной дороги будет позволять перевозить 20–25 млн т грузов в год. Железнодорожный коридор Бичигт — Эренцав на 500 км короче железной дороги между Россией и Китаем, и это позволяет сэкономить 12 долл. на каждой тонне груза. Этот маршрут сыграет значительную роль в перевозке грузов между Европой и Китаем.

ООО «Железная дорога Восточного коридора» взяло на себя обязательство провести полевые исследования, технико-экономическое обоснование и проектирование железнодорожной линии Чойбалсан — Хуут — Бичигт, в конечном счете урегулировать вопрос об инвестициях в проект и осуществлять надзор за его строительством.

В настоящее время в рамках процесса планирования и разработки проекта проводятся различные комплексные исследования, включая геологию, геодезию, археологию, палеонтологию и оценку воздействия на окружающую среду.

В соответствии с постановлением правительства № 232 от 2018 г. создание ООО «Железная дорога Шивээхурен» было осуществлено в сотрудничестве с ООО «Нариинсухайтская железная дорога». Их совместной целью является строительство базовой инфраструктуры для 13-километровой железной дороги. Резолюция парламента № 106 от 2021 г., озаглавленная «Принятие новой политики возрождения», излагает прогрессивный план комплексного соединения приграничных портов посредством поэтапного развития железных дорог.

Ожидается, что после успешного завершения строительства пограничной железной дороги протяженностью 19,3 км между Шивээхуреном и портом Цеке экспортные мощности по добыче угля возрастут, что позволит ежегодно экспортировать 10 млн т.

Очевидно, что строительство железных дорог в Монголии коренным образом изменит инфраструктуру пограничных пунктов пропуска между тремя странами, в первую очередь на монголо-китайской границе. В дополнение к единственному железнодорожному пункту пропуска между Замын-Уудэ и Эрлянем на монголо-китайской границе, функционирующему с 1956 г., будут открыты четыре новых железнодорожных пункта пропуска, в первую очередь с акцентом на транспортировку полезных ископаемых. Три из них (Гашуунсухайт — Ганцмод, Шивээхурен — Сехе и Бичигт — Зунхатавч) [Болд, 2023] уже официально согласованы. В 2020 г. эти контрольно-пропускные пункты были включены в соглашение о контрольно-пропускных пунктах на монгольско-китайской границе и их режимах. В целом Монголия как связующее звено между Россией и Китаем создает условия для перспективного запуска железнодорожных коридоров, указанных в Программе экономического коридора.

Необходимость комплексной модернизации Центрального железнодорожного коридора — строительства второго пути и электрификации существующей Трансмонгольской железной дороги — давно назрело, но наблюдается определенная осторожность в решении проблемы, даже несмотря на приоритетность этого проекта.

Между тем перевозки грузов железнодорожным транспортом в последние годы неуклонно растут на благоприятном фоне глобальной тенден-

ции к контейнеризации грузов, хотя они все еще значительно отстают от транзита через Казахстан. На монгольский маршрут приходится около 9 % контейнерного грузооборота в евразийском железнодорожном сообщении, проходящем через Россию. В настоящее время через Центральный железнодорожный коридор курсируют 60 маршрутов контейнерных поездов между Китаем и Европой. Дальнейший рост привлекательности монгольского направления в рамках трансконтинентальной транспортной системы ограничен пропускной способностью магистрали, поэтому требуются инфраструктурные преобразования. В то время как модернизация Центрального железнодорожного коридора все еще требует технико-экономического обоснования, целесообразность строительства железнодорожных коридоров на восточном (район Борзя — Соловьевск — Чойбалсан — Хуут — Бичигт — Зунхатавч — Чифэн — Чаоян — Цзиньчжоу/Паньцзинь) и западном (Курагино — Кызыл — Цаган — Толгой — Кобдо — Такешкен — Хами — Урумчи) направлениях является предметом дискуссий [*К вопросу формирования экономического коридора...*, 2017].

Тем временем вопрос транспортировки природного газа из России в Китай через Монголию неожиданно набрал обороты. Хотя строительство трубопровода не включено в список проектов в рамках Программы экономического коридора, тремя сторонами была проделана значительная работа. В 2019 г. «Газпрому» было поручено рассмотреть вариант строительства газопровода «Сила Сибири — 2» через Монголию. В 2021 г. была основана компания специального назначения «Союз Восток», одновременно начались работы по технико-экономическому обоснованию проекта и был объявлен год начала строительства трубопровода — 2024-й. В январе 2022 г. были утверждены результаты исследования по строительству и эксплуатации магистрального газопровода, что подготовило почву для организации соответствующих проектно-изыскательских работ. Таким образом, проект приобретает более четкие черты, привнося новые элементы в ландшафт трансграничной инфраструктуры трех стран<sup>9</sup>.

Хотя все три страны заинтересованы в экономическом коридоре, функциональный коридор особенно важен для Монголии, поскольку он напрямую влияет на социально-экономическое развитие страны. Инфраструктурные преобразования в настоящее время имеют решающее значение для Монголии, поскольку страна не имеет выхода к морю, а эффективность ее внешней торговли сильно зависит от транспорта и логистики, в том числе на границах с соседями, Россией и (особенно) Китаем. Планируемое обновление инфраструктуры направлено не только на содействие транзиту

<sup>9</sup> Абрамченко: строительство «Силы Сибири — 2» в Монголии начнется в 2024 году // <https://rg.ru/2023/10/24/abramchenko-stroitelstvo-sily-sibiri-2-v-mongolii-nachnetsia-v-2024-godu.html>, дата обращения 26.09.2023.



через Монголию — осуществленные или планируемые преобразования в значительной степени обусловлены необходимостью транспортировки минеральных ресурсов, разработанных за последние два десятилетия.

### Риски транспортной инфраструктуры Монголии

Ключевой критический фактор с точки зрения окупаемости вложений в транспортную инфраструктуру — высокая концентрация перевозок угля в транспортных потоках за рубеж. При смене типов генерации электроэнергии зависимость от угля может привести к экономическим потерям.

Действия по снижению рисков, связанных с инвестициями, в основном находятся в руках политиков и законодателей наряду с регулируемыми и другими агентствами, отвечающими за реализацию политики и правовых норм. Фактически реализация транспортных проектов в Монголии может быть отнесена к категории высокорисковых и требует гарантий правительственной поддержки и учета интересов других участников рынка инфраструктуры Монголии.

Развитие международного сотрудничества ОАО «РЖД» с бизнес-структурами, представляющими Монголию, безусловно, является перспективным направлением усиления присутствия российского бизнеса в восточной части континента. Однако существует ряд трудностей, с которыми предстоит столкнуться при обосновании роли и места российского бизнеса в Монголии с учетом политики третьего соседа и активного вмешательства бизнес-структур и правящих органов власти антироссийской коалиции во внутренние дела Монголии.

К трудностям можно отнести ужесточение антироссийских санкций, что делает невозможным быстрое, безопасное и дешевое финансовое обслуживание реализуемых проектов. По этой причине масштаб активного присутствия РЖД на инвестиционном рынке Монголии ограничен оборотом УБЖД или, иными словами, доходами, получаемыми на территории Монголии, с учетом структуры денежного потока и имеющихся обязательств.

Кроме того, диверсификация железнодорожного бизнеса, наличие пяти действующих владельцев железнодорожной инфраструктуры и единого центра регулирования чреваты рядом последствий.

Неэффективность использования пропускной способности. С учетом структуры иностранных инвестиций в железнодорожное строительство и в промышленное производство в местах отгрузки грузов происходит перераспределение высокомаржинальных грузов в пользу новых перевозчиков. В то же время УБЖД по-прежнему ориентирована на угольные маршруты с низким уровнем маржинальности.

Развитие сети владельцев инфраструктуры несет в себе риск и с той точки зрения, что действующие мощности УБЖД крайне изношены, их ка-



питальный ремонт без государственной поддержки экономически нецелесообразен, а новое железнодорожное строительство зачастую может иметь более короткий срок окупаемости за счет обеспечения интермодальности перевозок и сопряжения с местами добычи/обработки экспортных грузов. Кроме того, трансевразийские грузы преимущественно направляются в обход России, что создает искусственные геополитические конкурентные преимущества центральноазиатским транспортным коридорам. Следующий риск, связанный с развитием сети железных дорог Монголии, состоит в декларируемых инвестициях в СЦБ и регулирование движения на новых маршрутах. Поскольку УБЖД оснащена устаревшими средствами централизации и блокировки, то к сложному маршруту добавляется и низкая эффективность систем регулирования и контроля. Это приведет к возрастающему разрыву между технической оснащенностью УБЖД и альтернативных железных дорог, разрыву в скорости и эффективности ремонтов.

Третья группа рисков для развития усиления российского влияния в железнодорожных проектах Монголии состоит в технико-технологическом отставании российской инфраструктуры и подвижного состава от технических средств, применяемых в рамках проекта «Один пояс — один путь». Разница в оснащении создает дополнительные трудности на стыках железных дорог, а также снабжает конкурентными преимуществами альтернативных владельцев инфраструктуры.

В целом конкуренции между ОАО «РЖД» и китайскими инвесторами за инфраструктурные проекты следует избежать в силу разного финансового и технико-технологического потенциала. Китайские проекты ориентированы на транспортное обеспечение китайского экспорта и отчасти на обеспечение энергетической и продовольственной безопасности самого Китая. Поэтому на те цепочки добавленной стоимости, которые потенциально могут конкурировать с данными направлениями, не следует делать ставку при обосновании проектов модернизации и нового железнодорожного строительства.

При этом в процессе анализа внешнеполитических рисков и вызовов, которые могут возникнуть при деятельности холдинга «РЖД» в Монголии, имеет смысл также принимать во внимание планы по освоению данного пространства в контексте развития железнодорожной отрасли другими региональными игроками. В первом ряду среди них, естественно, находится КНР, но заметную последовательность и активность демонстрирует также Южная Корея.

Что касается сотрудничества ОАО «РЖД» с государственными структурами в Монголии, то зачастую в этом отношении возникают риски неэффективного планирования и направления инвестиционных потоков на решение сиюминутных задач, продиктованных геополитикой. Это приводит к реализации небольших, но дорогостоящих проектов, отсутствию си-

стемного подхода к планированию, а также нарушению цепочек поставок и интермодальной логистики в стране и на пограничных пунктах. В этом отношении целесообразным представляется техническое оснащение и перевооружение только в рамках системно значимых проектов, направленных на диверсификацию экономики Монголии в рамках «Видения-2050» с поправкой на инерционность монгольской экономики и ее низкую восприимчивость к изменениям.

Кроме всего прочего, перспективы взаимодействия ОАО «РЖД» с монгольским железнодорожным бизнесом, вероятно, будут шире и разнообразнее после выборов 2024 г. в Монголии. Поскольку Монгольская народная партия дискредитировала себя как правящая партия и партия действующего президента чередой коррупционных скандалов и видимым сокращением суверенитета и политической воли, представляется, что выборы приведут к власти более независимые властные коалиции, что позволит несколько снизить геополитическое напряжение вокруг исторически сложившегося взаимодействия Монголии с Россией в области обеспечения железных дорог.

В качестве перспективных направлений сотрудничества ОАО «РЖД» с монгольскими бизнес-структурами следует выделить:

- усиление совместной работы по подготовке кадров и повышению их квалификации в соответствии с требованиями развития науки и техники, в том числе достижений цифровой экономики, имплементированных в обслуживание и ремонт транспортной инфраструктуры и подвижного состава;

- совместная с китайскими и по возможности корейскими партнерами работа по совершенствованию систем СЦБ в Монголии;

- проекты координирования организации движения поездов совместно с единым центром регулирования железных дорог Монголии;

- транспортное оснащение и сопутствующие проекты по формированию хабов для хранения и логистики продукции животноводства: мяса, молока, шкур, изделий из кожи; ориентация в новых проектах транспортного строительства именно на обеспечение сельскохозяйственных проектов, а не угольных и железорудных;

- проекты развития сервиса на транспорте и пограничном оформлении как для грузоотправителей, так и для пассажиров; усиление маршрутов делового и культурно-этнографического туризма, формирование чартерных пассажирских перевозок.

Перечисленное не означает отказа от уже осуществленных инвестиций в транспортное обеспечение угольных маршрутов, однако делать ставку на это означает конкурировать с более совершенными китайскими технологиями и намного большим финансовым потенциалом китайских инвесторов. Инвестиции в реконструкцию морально и физически устаревших мощностей УБЖД для обеспечения перевозок минерального сырья, особенно в условиях дорогих финансовых трансакций, экономически неце-

лесообразны, тогда как ставка на связанность традиционных сельскохозяйственных районов, обеспечение приоритетов «Видения-2050» могут обеспечить не только экономический эффект, но и рост социального капитала и переговорной силы российского бизнеса при реализации монгольских проектов.

### Список литературы

*Булатова Н. Н., Алексеев А. В., Тихонова П. В.*, 2017. К вопросу формирования экономического коридора «Россия – Монголия – Китай» // Вестник Бурятского государственного университета. Экономика и менеджмент. № 4. С. 33–40. DOI:10.18101/2304-4446-2018-4-33-40.

*Намжилова В. О.*, 2021. Значение пограничных пунктов пропуска товаров Внутренней Монголии для развития трансграничных связей КНР // Российско-китайские исследования. № 3. Т. 5. С. 179–184. DOI:10.17150/2587-7445.2021.5(3).179-184.

*Тулохонов А. К.*, 2022. Байкал на весах экономики и экологии // ЭКО. № 8. С. 8–11. DOI:10.30680/ЕСО0131-7652-2022-8-8-23.

*Джумайло А.*, 2016. «Ростех» уходит из Монголии // <https://www.kommersant.ru/doc/3024822>, дата обращения 20.09.2023.

*Кеффер Л.*, 2023. Россия разрешила Монголии беспощинный ввоз отдельной сельхозпродукции // <https://www.kommersant.ru/doc/6296175>, дата обращения 26.09.2023.

*Самофалова О.*, 2023. Что поможет России уговорить Китай на второй газопровод // <https://vz.ru/economy/2023/5/14/1211658.html>, дата обращения 25.09.2023.

*Мөнхзул Б.*, 2022. Введена в эксплуатацию железнодорожная линия Тавантолгой – Гашуунсухайт // <https://montsame.mn/ru/read/303535>, дата обращения 25.09.2023.

Программа создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия // [https://www.economy.gov.ru/material/file/80c240c6a439ba99e9b254fa9254317f/programma\\_ekonomicheskogo\\_koridora\\_kitay\\_mongoliya\\_rossiya.pdf](https://www.economy.gov.ru/material/file/80c240c6a439ba99e9b254fa9254317f/programma_ekonomicheskogo_koridora_kitay_mongoliya_rossiya.pdf), дата обращения 25.09.2023.

Транспортные связи Монголии, 2022 // [https://www.carecprogram.org/uploads/19TSCC\\_B2\\_MON-RU.pdf](https://www.carecprogram.org/uploads/19TSCC_B2_MON-RU.pdf), дата обращения 25.09.2023.

Алсын Хараа 2050 // <http://nda.gov.mn/backend/files.pdf>, дата обращения 26.09.2023.

*Болд Б.*, 2023. Тавантолгой-Гашуунсухайт Чиглэлийн Төмөр Замыг Улсын Комисс Хүлээн Авснаар Байнгын Ашиглалтад Орууллаа // <https://montsame.mn/mn/read/320340>, дата обращения 26.09.2023.

Монголия готовится к открытию железной дороги Таван-Толгой — Зуунбаян // <https://asiarussia.ru/news/30778/>, дата обращения 25.09.2023.

Прошло 24-е заседание Российско-Монгольской межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству // <https://minobrnauki.gov.ru/press-center/news/mezhdunarodnoe-sotrudnichestvo/61076/>, дата обращения 26.09.2023.

Россия-Монголия в 2023 году: 25-е заседание межправительственной комиссии // <https://journal-neo.su/ru/2023/11/07/rossiya-mongoliya-v-2023-godu-25-e-zasedanie-mezhpravitelstvennoj-komissii/>, дата обращения 25.09.2023.

Абрамченко: строительство «Силы Сибири — 2» в Монголии начнется в 2024 году // <https://rg.ru/2023/10/24/abramchenko-stroitelstvo-sily-sibiri-2-v-mongolii-nachnetsia-v-2024-godu.html>, дата обращения 26.09.2023.

В Монголии введена в эксплуатацию железная дорога Зуунбаян — Ханги // <https://zdmira.com/news/v-mongolii-vvedena-v-ekspluatatsiyu-zheleznaya-doroga-zuunbayan-khangii>, дата обращения 25.09.2023.

Welcome to Mongolia. Монголия распахивает свои двери для россиян // <https://burunen.ru/news/society/96938-welcome-to-mongolia-mongoliya-raspakhivaet-svoe-dveri-dlya-rossiyan/>, дата обращения 25.09.2023.

Infrastructure Mongolia Inc. // <https://mongoliainc.com/about-mongolia/infrastructure/#:~:text=mongolia%20has%20a%20combined%20railway,country%20owning%20a%2050%25%20stake>, дата обращения 26.09.2023.

Sector Report on Transport, Logistic and Other Infrastructure, Digital Transformation and ICT and Urban Development, 2021 // <https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12341822.pdf>, дата обращения 25.09.2023.

Tavantolgoi-Zuunbayan Railway Route Project // <https://www.mtz.mn/en/projects/new-railway-project-2>, дата обращения 26.09.2023.

**MIHRANYAN Aza (Azganush) A.**, Doctor of Economics, Professor, Leading Researcher at the Center for Post-Soviet Studies, the Primakov Institute of World Economy and International Relations of the Russian Academy of Sciences.

**Address:** 32, Nakhimov Ave., Moscow, 117218, Russian Federation.

**E-mail:** n.mihranyan@yandex.ru

**SPIN-code:** 9433-7609

**ORCID:** 0000-0001-6014-5955

**DINETS Daria A.**, Doctor of Economics, Head of the Department of Finance and Credit of the Peoples' Friendship University of Russia.

**Address:** 6 Miklukho-Maklaya st., Moscow, 117198, Russian Federation.

**E-mail:** dardinets@gmail.com

**SPIN-code:** 2607-3650

**ORCID:** 0000-0001-8734-8998

## VECTORS OF RUSSIAN-MONGOLIAN COOPERATION

**DOI:** 10.48137/26870703\_2023\_24\_4\_55

**Received:** 31.10.2023

**For citation:** *Mihranyan A. A., Dinets D. A.*, 2023. Vectors of Russian-Mongolian cooperation. – *Geoeconomics of Energetics*. № 4 (24). P. 55–76. DOI: 10.48137/26870703\_2023\_24\_4\_55

**Keywords:** Mongolia, Russia, China, priorities of economic cooperation, Russian projects, cooperation with Mongolia.

### Abstract

The article notes the dominance of multi-vectorism in Mongolia's foreign policy at the present stage, which is due to the complexity and contradictory nature of the geopolitical situation, as well as the expectation of increased risks of ensuring the national security of the Mongolian People's Republic. In this regard, the authorities of the republic are strengthening cooperation with the so-called «third neighbor» (USA, Japan, South Korea, Australia, EU countries, etc.) in the hope of balancing the influence of the two main neighbors: Russia and China.

In relations with China, Mongolia's growing dependence on China in the economic sphere (China steadily retains the first place in the MNR's foreign trade turnover) raises concerns. Until a certain point, such a role was played by Mongolia's second neighbor - Russia (more precisely, the Soviet Union, where the republic was integrated practically at the level of union republics), which fully ensured the republic's economic and political security. When forming the strategy of cooperation between Russia and Mongolia, the Russian side has to take into account the concerns of the Mongolian side: the growing volume of economic cooperation between Russia

and China significantly increases Mongolia's fears about Russia's inability to resist Chinese influence. In this regard, Mongolia positions the expansion of cooperation with «third neighbors» as an integral part of ensuring its national interests.

## References

*Bulatova N. N., Alekseev A. V., Tikhonova P. B.*, 2017. To the issue of formation of the economic corridor «Russia – Mongolia – China» // Bulletin of Buryat State University. Economics and Management. No. 4. Pp. 33–40. DOI:10.18101/2304-4446-2018-4-33-40. (In Russ.)

*Namzhilova, V. O.*, 2021. The importance of border crossing points of goods of internal Mongolia for the development of cross-border relations of the PRC // Russian-Chinese Studies. No. 3. Vol. 5. Pp. 179–184. DOI:10.17150/2587-7445.2021.5(3).179-184. (In Russ.)

*Tulokhonov A. K.*, 2022. Baikal on the scales of economy and ecology // ECO. No. 8. Pp. 8–11. DOI:10.30680/ECO0131-7652-2022-8-8-23. (In Russ.)

*Dzhumailo A.*, 2016. «Rostec» leaves Mongolia // <https://www.kommersant.ru/doc/3024822>, date of circulation 20.09.2023. (In Russ.)

*Keffer L.*, 2023. Russia allowed Mongolia duty-free import of certain agricultural products // <https://www.kommersant.ru/doc/6296175>, accessed 26.09.2023. (In Russ.)

*Samofalova O.*, 2023. What will help Russia to persuade China for the second gas pipeline. // <https://vz.ru/economy/2023/5/14/1211658.html>, accessed 25.09.2023. (In Russ.)

*Mönkhzul B.*, 2022. Tavantolgoi-Gashuunsuhait railway line put into operation // <https://montsame.mn/ru/read/303535>, accessed 25.09.2023. (In Russ.)

Program of creation of economic corridor China – Mongolia – Russia // [https://www.economy.gov.ru/material/file/80c240c6a439ba99e9b254fa9254317f/programma\\_ekonomicheskogo\\_koridora\\_kitay\\_mongoliya\\_rossiya.pdf](https://www.economy.gov.ru/material/file/80c240c6a439ba99e9b254fa9254317f/programma_ekonomicheskogo_koridora_kitay_mongoliya_rossiya.pdf), accessed 25.09.2023. (In Russ.)

Transport Links of Mongolia, 2022 // <https://www.carecprogram.org/uploads/19>, accessed 25.09.2023. (In Russ.)

Alsın Haraa 2050 // <http://nda.gov.mn/backend/files.pdf>, accessed 26.09.2023. (In Mongol.)

*Bold B.*, 2023. Tavantolgoj-Gashuunsuhajt CHiglelijn Tөмөр Zamyg Ulsyn Komiss Hyleen Avsnaar Bajngyn Ashiglaltad Oruullaa // <https://montsame.mn/mn/read/320340>, accessed 26.09.2023. (In Mongol.)

Mongolia is preparing to open the Tavan-Tolgoi – Zuunbayan railroad // <https://asiarussia.ru/news/30778/>, accessed 25.09.2023. (In Russ.)

The 24th meeting of the Russian-Mongolian Intergovernmental Commission on Trade, Economic, Scientific and Technical Cooperation took place // <https://>

minobrnauki.gov.ru/press-center/news/mezhdunarodnoe-sotrudnichestvo/61076/, accessed 26.09.2023. (In Russ.)

Russia-Mongolia in 2023: 25th meeting of the Intergovernmental Commission // <https://journal-neo.su/ru/2023/11/07/rossiya-mongoliya-v-2023-godu-25-e-zasedanie-mezhpravitelstvennoj-komissii/>, accessed 25.09.2023. (In Russ.)

Abramchenko: Construction of «Power of Siberia – 2» in Mongolia will start in 2024 // <https://rg.ru/2023/10/24/abramchenko-stroitelstvo-sily-sibiri-2-v-mongolii-nachnetsia-v-2024-godu.html>, accessed 26.09.2023. (In Russ.)

Zuunbayan – Khangai railroad put into operation in Mongolia // <https://zdmira.com/news/v-mongolii-vvedena-v-ekspluatatsiyu-zheleznaya-doroga-zuunbayan-khangai>, accessed 25.09.2023. (In Russ.)

«Welcome to Mongolia». Mongolia opens its doors for Russians // <https://burunen.ru/news/society/96938-welcome-to-mongolia-mongoliya-raspakhivaet-svoi-dveridlya-rossiyan/>, accessed 25.09.2023. (In Russ.)

Infrastructure Mongolia Inc. // [https://mongoliainc.com/about-mongolia/infrastructure/#:~:text=mongolia %20has %20a %20combined %20 railway,country %20owning %20a %2050 %25 %20stake](https://mongoliainc.com/about-mongolia/infrastructure/#:~:text=mongolia%20has%20a%20combined%20railway,country%20owning%20a%2050%25%20stake), accessed 26.09.2023. (In Russ.)

Sector Report on Transport, Logistic and Other Infrastructure, Digital Transformation and ICT and Urban Development, 2021 // <https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12341822.pdf>, accessed 25.09.2023. (In Eng.)

Tavantolgoi-Zuunbayan Railway Route Project // <https://www.mtz.mn/en/projects/new-railway-project-2>, accessed 26.09.2023. (In Eng.)