

УДК 338.47.656

Оленцевич Виктория Александровна
Доцент, кандидат технических наук
Иркутский государственный университет путей сообщения
г. Иркутск, Россия
olencevich_va@mail.ru
Архит Буяннэмэх

Аспирант кафедры «Управление эксплуатационной работой»
Иркутский государственный университет путей сообщения, Монголия
buyan_s@yahoo.com

Новикова Надежда Александровна
Магистрант Иркутский государственный университет путей сообщения
Факультет «Управление на транспорте и информационные технологии»
г. Иркутск, Россия
novikova-nadya@inbox.ru
Olencevich Viktoriya A.

Ph.D. in Engineering Science, Associate Professor
Irkutsk State Transport University Irkutsk, Russia
olencevich_va@mail.ru
Arkhit Buyannemekh

Graduate students of the Subdepartment of Operation Management
Irkutsk State Transport University, Mongolia
Novikova Nadezhda A.

Graduate student Irkutsk State Transport University
Faculty of Transport Management and Information Technology, Irkutsk, Russia
novikova-nadya@inbox.ru

**АСПЕКТЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ЭКОНОМИЧЕСКОГО
КОРИДОРА «РОССИЯ – МОНГОЛИЯ – КИТАЙ»
ASPECTS OF THE IMPLEMENTATION OF THE ECONOMIC PRO-
JECT THE RUSSIA–MONGOLIA–CHINA CORRIDOR**

Аннотация. Основные цели тесного взаимодействия стран Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества – формирование единого пространства позволяющего ускорить экономический рост стран-участниц, развитие торговых отношений, поэтапное внедрение высоких информационных технологий, повышение качества жизни населения. Железнодорожные транспортные системы России, Китая и Монголии служат ключевым звеном национальных экономик и транспортных комплексов, от эффективной работы которых зависит реализация заданных объемов как внутригосударственных, так и международных грузовые и пассажирских перевозки.

В представленной научной публикации авторами рассматриваются перспективы развития и модернизации транспортного инфраструктурного комплекса Монголии в рамках функционирования экономического коридора «Россия – Монголия – Китай». Факторный анализ показал, что на сегодня Улан-Баторская железная дорога – основная артерия, связывающая Российскую Федерацию и Китайскую Народную Республику, практически полностью исчерпала технический и технологический потенциалы. Для реализации в разы увеличивающегося транзитного грузопотока необходимо в первую очередь развитие объектов инфраструктурного комплекса в соответствии с плановыми объемами грузовой базы, увеличение уровня пропускных мощностей, модернизация или полная замена локомотивного и вагонного парков. Добиться формирования единого железнодорожного транспортного пространства на фоне роста объемов перевозок возможно только объединив усилия трех стран.

Ключевые слова: экономический коридор «Китай – Монголия – Россия», тарифы на грузовые перевозки, инфраструктурный комплекс, показатели экономического развития, безубыточная деятельность Улан-Баторской железной дороги, международный транспортный коридор.

Abstract. The main goals of close cooperation between the countries of the Asia-Pacific Economic Cooperation are the formation of a single space that allows accelerating the economic growth of the participating countries, the development of trade relations, the phased introduction of high information technologies, and improving the quality of life of the population. The railway transport systems of Russia, China and Mongolia serve as a key link in national economies and transport complexes, the effective operation of which determines the implementation of specified volumes of both domestic and international freight and passenger transportation.

In the presented scientific publication, the authors consider the prospects for the development and modernization of Mongolia's transport infrastructure complex within the framework of the functioning of the Russia–Mongolia–China economic corridor. Factor analysis has shown that today the Ulaanbaatar Railway, the main artery connecting the Russian Federation and the People's Republic of China, has almost completely exhausted its technical and technological potentials. In order to realize the significantly increasing transit cargo flow, it is necessary, first of all, to develop infrastructure facilities in accordance with the planned volumes of the cargo base, increase the level of capacity, modernize or completely replace locomotive and wagon fleets. It is possible to achieve the formation of a single railway transport space against the background of an increase in traffic volumes only by combining the efforts of the three countries.

Key words: China–Mongolia–Russia economic corridor, freight tariffs, infrastructure complex, economic development indicators, break-even operation of Ulaanbaatar Railway, international transport corridor.

Введение

В 2013 году правительство Китайской Народной Республики (далее – КНР) выступило с инициативой по совместному созданию экономического пояса «Шелкового путь» и морского «Шелкового пути 21 века» – инициатива «Пояс и путь». Проект предусматривает реализацию на Азиатском, Европейском и Африканском континентах, включает большое количество стран, обладающих с мощным экономическим и политическим потенциалом. К концу 2021 года КНР согласовало пакет документов о сотрудничестве в рамках инициативы «Пояс и путь» со 138 странами, начата работа по реализации более 2000 проектных решений и созданы тысячи рабочих групп в странах-участницах [1 – 3].

В 2016 году Китай, Российская Федерация и Монголия согласовали проект по созданию совместной программы «Экономического коридора «Китай – Монголия – Россия»». Целью программы является объединение всех сфер интересов Евразийского экономического союза, экономического пояса «Шелковый путь» и морского «Шелкового пути 21 века», а также проекта «Степной путь», представленного по инициативе Монголии. Проект объединил под единое начало более 30 проектов транспортного развития, расширения и усиления инфраструктурного комплекса стран-участниц [4, 5].

Комплексные проекты в области устойчивого развития Китая, Российской Федерации и Монголии разработаны до 2030 года. Их отличает цифровой формат и масштабность реализации, которые помогут изменить качество жизни населения и внести преобразования в экономику стран-участниц, содействуя достижению высоких показателей экономического развития не только в интересах данных стран, но и в интересах мира в целом [6 – 8].

Методология исследования

Сегодня управлениями транспортными секторами Российской Федерации и Монголии утверждена комплексная стратегия развития Улан-Баторской железной дорогой (далее – УБЖД) до 2050 года, на фоне роста объемов грузоперевозок. Для обеспечения безубыточности функционирования, улучшения целевых показателей работы, повышения степени безопасности перевозочного процесса и работы инфраструктурного комплекса, обеспечения высокого уровня экономической эффективности работы УБЖД необходима реализация политики регулярной индексации тарифов на грузовые перевозки и связанные с ними услуги [9 – 11].

Улан-Баторская железная дорога исторически представляет собой объединенное монголо-российское подразделение, основными задачами которого является эффективная организация грузовых и пассажирских перевозок, качественное обслуживание железнодорожной транспортной инфра-

структуры Монголии. Основным фактором, способствующим участию России в масштабных проектах на территории Монголии, является оптимизация финансово-экономических и эксплуатационных показателей работы ОАО «РЖД» и УБЖД [10, 11].

Цифровизация железных дорог Монголии позволит повысить пропускную способность линий, обеспечив при этом минимальные издержки на содержание инфраструктурного комплекса, а также обеспечит высокий уровень безопасности перевозочного процесса при росте интенсивности грузоперевозок. Увеличения грузопотока возможно достичь за счет оборудования участков железнодорожных линий и станций системой интервального регулирования движением поездов. Система уже запущена на наиболее грузонапряженных железнодорожных участках УБЖД и показала хорошие результаты. Комплексное внедрение данной системы обеспечит повышение безопасности перевозочного процесса и поэтапный рост размеров пропускных и провозных мощностей дороги в целом, обеспечив высокий уровень эксплуатационной работы, рост финансовых показателей [12, 13].

Результаты исследования

Основные задачи и приоритеты развития транспортной сфере программы экономического коридора «Россия-Монголия-Китай» на фоне роста объемов грузоперевозок, представлены на рисунке 1 [9 – 11].

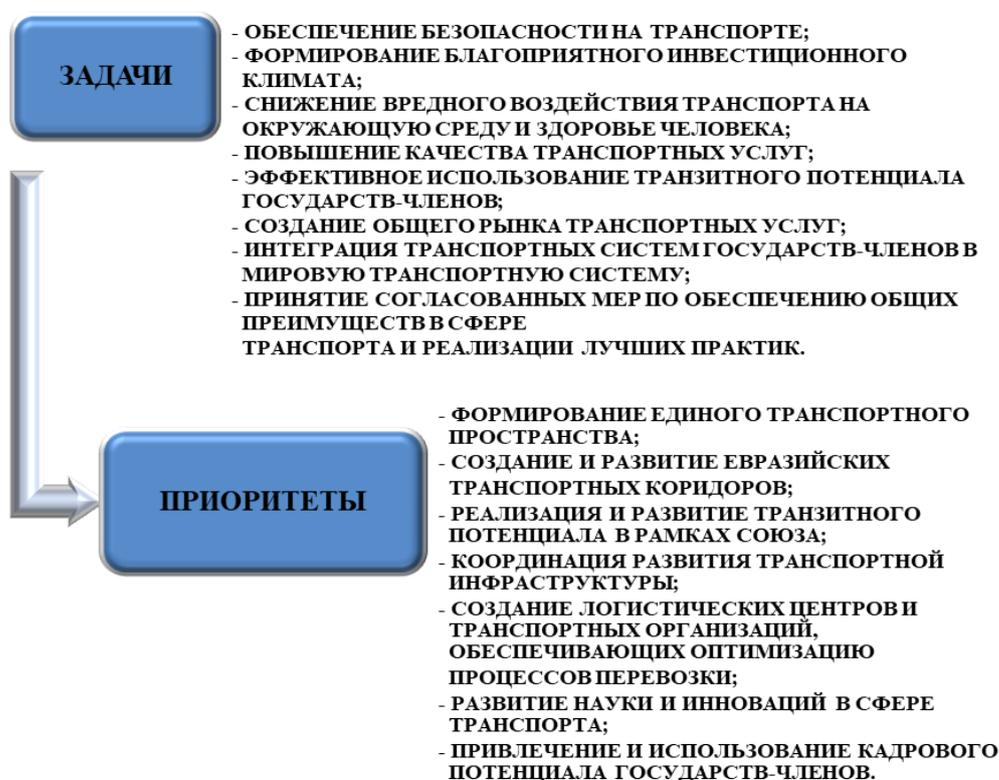


Рисунок 1 Задачи и приоритеты развития транспортной сфере программы экономического коридора

В 2023 году в сравнении с 2022 годом объем грузооборота вырос на 32%, а размер транзитных перевозок – на 50%. Согласно прогнозным значениям специалистов ОАО «РЖД» в 2024 году планируется перевезти более 40 млн тонн грузов. В 2023 году внешнеторговый оборот Россия – Монголия вырос более чем на 40% и достиг \$3 млрд, по итогам работы 2024 года плановый показатель равен \$3,5 млрд. Поскольку эффективность функционирования железных дорог способствует приросту товарооборота между Россией, Китаем и Монголией, Правительством Российской Федерации принято решение об увеличении уставного капитала УБЖД до 5 млрд руб [10 – 14].

Совместное финансирование позволит реализовать крупнейшие проекты по строительству пяти автомобильных международных коридоров, которые через Монголию объединят Российскую Федерацию с Китаем. А также трех железнодорожных международных коридоров, также соединяющих Россию с Китаем. В целом проект предусматривает соединение стран центральным транспортным коридором через Монголию и восточным – от пункта пропуска Соловьевск до монгольско-китайской границы, а также западным коридором – от Республики Тыва [10, 15, 16].

Если до применения в отношении Российской Федерации санкционной политики западных государств, для реализации существующего грузопотока было достаточно только одного железнодорожного коридора Алтан-Булаг (Монголия) – Эрляня (Китай), то начиная с 2022 года для пропуска потребного транзитного грузопотока пропускные мощности УБЖД необходимо увеличить в 4 раза.

Основным достоинством программы экономического коридора «Россия-Монголия-Китай» заключается в достаточно тесной увязке интересов стран-участников и сочетании их национальных интересов.

Реализация проекта на территории Монголии позволит создать вторую после УБЖД, железнодорожную линию, основная задача которой будет заключаться в экспорте монгольской угольной продукции и минеральных ресурсов в Россию, а далее через инфраструктурный комплекс Восточного полигона железных дорог и российские морские порты Дальнего Востока в Южную Корею, Японию, Индию и др. Пуск в эксплуатацию второй железнодорожной линии Монголии позволит увеличить размеры экспортных поставок в третьи страны, снизит степень зависимости Монголии от политики КНР в сфере транспортировки экспортных грузов через китайский морской порт Тяньцзинь.

Согласно концепции, протяженностью новой железной линии составит более 1000 км. Данное значение приравнено к полезной длине УБЖД, а значит ее запуск позволит значительно увеличить и расширить существующий железнодорожный транспортный инфраструктурный комплекс Монголии. Позволит расширить перечень месторождений, территориально тяготею-

щих к будущей железной дороге, использование для транспортировки своего сырьевого ресурса перевозочных возможностей отрасли наиболее выгодно.

Прокладка новой железной линии по территории Монголии приведет к экономическому и социальному развитию малонаселенных и слаборазвитых районов страны, создаст дополнительные рабочие места, уменьшит уровень безработицы и бедности, повысит качество жизни населения в районах, тяготеющих к новой перспективной магистрали. Таким образом будет сформирован импульс российско-монгольскому стратегическому партнерству, который приведет к стабилизации торговых и экономических отношений между странами-участницами проекта, будет способствовать выполнению Национальной стратегии социально-экономического развития Монголии до 2030 г [1, 3, 9, 10].

Выводы

Проведенные исследования показали, что скорейшая модернизация существующего инфраструктурного комплекса УБЖД, строительство новых железнодорожных линий и сопутствующих объектов, цифровизация перевозочного процесса имеет существенные перспективы для развития и освоения новых объемов грузопотоков ОАО «РЖД», включая развитие транзитного потока на Восточном полигоне.

В настоящее время у УБЖД ответственны собственные ресурсы и мощности, позволяющие обеспечить плановые значения международных в внутренних грузоперевозок, исчерпаны резервы прироста грузовой базы. С целью реализации перспективного транзитного грузопотока необходимо развитие объектов инфраструктурного комплекса, увеличение уровня пропускных мощностей, модернизация или полная замена локомотивного и вагонного парков, чего возможно добиться только совместными усилиями трех стран.

Библиографический список

1. Government of Mongolia 2019. “Voluntary National Review Report: Implementation of Sustainable Development Goal.” <https://www.mn.undp.org/content/mongolia/en/home/library/mongoliavoluntary-national-review-report-2019.html>.
2. Government of Mongolia 2018 “Government projects in 2019” <https://mof.gov.mn/files/uploads/Tusuv2019-ver2.pdf>.
3. 2019. “Speech by president Khaltmaagiin Battulga at the leaders’ roundtable of the second belt and road forum for international cooperation”. <https://president.mn/en/2019/04/27/speech-by-president-khaltmaagiin-battulga-at-the-leadersroundtable-of-the-second-belt-and-road-forum-for-international-cooperation/>.
4. Монголия. Китай > Транспорт > montsame.gov.mn. Режим доступа:

<https://polpred.com/news/?cnt=107§or=4>.

5. Россия, Китай и Монголия создадут экономический коридор. Режим доступа: <https://rg.ru/2016/06/23/.html>.

6. Булатова Н.Н. Перспективы развития региональной экономики в условиях формирования Экономического коридора «Россия-Монголия-Китай» // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. – 2017. – Том 10. – №1. С.90-99.

7. Сценарии развития Восточной Сибири и российского Дальнего Востока в контексте политической и экономической динамики Азиатско-Тихоокеанского региона до 2030 года. Аналитический доклад /Научный руководитель А.А. Кокошин. Режим доступа: <http://econom.nsc.ru/ieie/Izdan/trudi/korjubaev/doklad.pdf>.

8. Самойленко В. Россия – Китай – Монголия: перспективы трехстороннего сотрудничества // Международная жизнь. – Июнь. – 2016. – С.12-23.

9. Вихорев В.Г., Девятова Н.С., Вихорева М.В. Барьеры на пути развития инноваций в России // Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права). 2012. № 1. С. 31.

10. Российские железные дороги // ОАО «РЖД» : сайт. URL: <http://www.rzd.ru> (Дата обращения 12.02.2024).

11. Гордеев В.Н., Конюхов В.Ю., Новикова К.И., Нагаева А.В., Василькова А.В., Щадов И.М. Организационно-экономическая модель управления инновационным потенциалом Иркутской области. Монография / Иркутск, 2014.

12. Каимов Е.В., Оленцевич В.А., Максимова Р.В. Проблемы нехватки пропускных и перерабатывающих способностей объектов инфраструктурного комплекса железнодорожного транспорта // В сборнике: Транспорт: наука, образование, производство ("Транспорт-2023"). Сборник статей Международной научно-практической конференции. Воронеж, 2023. С. 69-72.

13. Архит Б., Таюрская А., Оленцевич В. Информационные технологии электронного взаимодействия между Улан-Баторской железной дорогой И ОАО "РЖД" // В сборнике: Современные технологии, материалы и техника. сборник научных статей Всероссийской научно-технической конференции. Воронеж, 2023. С. 39-42.

14. Динец Д.А., Меркулов А.С. Риски транзита Восточного транспортного коридора // Экономика железных дорог. 2021. № 2. С. 66-77.

15. Оленцевич В.А., Архит Б., Брытков В.С. Вопросы развития транспортной инфраструктуры Монголии // В сборнике: Наука и образование: достижения и перспективы. материалы VIII Международной научно-практической конференции. Самара - Саратов, 2023. С. 13-17.

16. Каимов Е.В., Оленцевич В.А., Власова Н.В. Проблемы формирования, развития и реконструкции элементов инфраструктурного комплекса железных дорог // В сборнике: Образование - Наука - Производство. Материалы VI Всероссийской научно-практической конференции (с международным участием). В 2-х томах. Чита, 2022. С. 288-296.