

ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА

Выпуск 3, 2020

EASTERN ANALYTICS

Issue 3, 2020

Russian Academy of Sciences
Institute of Oriental Studies

EASTERN ANALYTICS

Issue 3, 2020

Moscow
2020

Российская Академия наук
Институт востоковедения

ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА

Выпуск 3, 2020

Москва
2020

Редакция

В. В. Наумкин

(главный редактор)

В. Я. Белокреницкий

(зам. главного редактора)

А. В. Акимов

Н. Ю. Ульченко

И. В. Федулов

Члены редколлегии

А. К. Аликберов

А. Д. Васильев

А. В. Воронцов

А. Д. Воскресенский

А. С. Железняков

И. Д. Звягельская

В. А. Исаев

В. А. Кузнецов

С. Г. Лузянин

Н. М. Мамедова

Д. В. Мосяков

С. А. Панарин

Д. В. Стрельцов

Т. Л. Шаумян

Ответственный редактор выпуска — А. В. Акимов

Редактор статей на русском языке — Е. Ф. Щепилова

DOI: 10.31696/2227-5568-2020-03

© ФГБУН ИВ РАН, 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ЭКОНОМИКА

<i>Авдаков И. Ю.</i> ТРАНСПОРТ ЯПОНИИ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ	7
<i>Акимов А. В.</i> МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ АЗИИ: КРАТКИЙ СТАТИСТИЧЕСКИЙ ОЧЕРК.....	15
<i>Бизяев А. И.</i> РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ИЗРАИЛЕ	28
<i>Борисов М. Г.</i> ПЕРСПЕКТИВЫ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В АЗИАТСКИХ СТРАНАХ.	41
<i>Борисова Е. А.</i> ДОРОГИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ. НОВЫЕ ПРОЕКТЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНЗИТА.....	51
<i>Грайворонский В. В.</i> ТРАНСПОРТ МОНГОЛИИ	61
<i>Маркаръян С. Б.</i> ЯПОНИЯ: ЕСТЬ ЛИ ШАНС ПОДНЯТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА? (АНАЛИЗИРУЯ СТАТИСТИКУ)	71
<i>Марьясис Д. А.</i> БАНКОВСКАЯ СИСТЕМА ИЗРАИЛЯ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ.....	87
<i>Осипова М. Г.</i> МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ РЕСПУБЛИКИ СИНГАПУР	101

<i>Растянникова Е. В.</i> МИРОВОЙ РЫНОК РЕСУРСОВ ЦВЕТНОЙ МЕТАЛЛУРГИИ	109
---	-----

<i>Томберг И. Г.</i> ТРУБОПРОВОДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА В ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ КИТАЯ И ИНТЕРЕСЫ РОССИИ	131
--	-----

<i>Семенова Н. К., Аристова Л. Б.</i> ПОРТ ШАНХАЙ: ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ	154
--	-----

<i>Чеснокова С. В.</i> ТРАНСПОРТ ИНДОНЕЗИИ	179
---	-----

ПОЛИТИКА

<i>Митрофаненкова О. Е.</i> МАРШРУТЫ АФГАНСКОГО НАРКОТРАФИКА (КОНЕЦ XX в. – НАЧАЛО XXI в.)	190
--	-----

<i>Сарабьев А. В.</i> ПУЛ-ФАКТОРЫ ТРУДОВОЙ МИГРАЦИИ ИЗ АРАБСКОГО МИРА В СТРАНЫ ЕВРОПЫ	202
---	-----

<i>Федорова И. Е.</i> К ИРАНО-ИНДИЙСКИМ ОТНОШЕНИЯМ	214
---	-----

Грайворонский В. В.*

ТРАНСПОРТ МОНГОЛИИ

Grayvoronskiy Vladimir**

TRANSPORT SECTOR IN MONGOLIA

DOI: 10.31696/2227-5568-2020-03-061-070

Аннотация: Дана общая характеристика развития транспорта Монголии в динамике за 2000–2019 гг., в том числе по отдельным видам – автомобильный, железнодорожный, воздушный и водный. Приведены основные показатели отдельных видов транспорта, состояния материально-технической базы, наиболее крупные стройки, проекты. Особое внимание уделено раскрытию транзитного потенциала Монголии между Россией и Китаем, между Восточной Азией и Европой, участию Монголии в создании экономического коридора Россия-Монголия-Китай, созданию российско-монгольской компании специального назначения для разработки ТЭО газопровода из России в Китай через территорию Монголии («Сила Сибири – 2»).

Ключевые слова: Монголия, транспорт, показатели, новые проекты, экономический коридор Россия-Монголия-Китай.

Abstract: A general review of the Mongolia's transport sector's development in 2000–2019, including road, railway, civil air, water transport sub-sectors, main indicators of transport by types, new big projects are described. Mongolia's transit transport facilities between Russia and China, as well as between East Asia and Europe are increasing. An economic corridor Russia-Mongolia-China is under construction. A Russian-Mongolian special purpose joint venture to be established for feasibility study of main gas pipeline from Russia to China across Mongolia.

Keywords: Mongolia, transport sector, main indicators, new projects, Russia-Mongolia-China economic corridor, new gas pipeline from Russia to China across Mongolia.

Транспорт – одна из важнейших отраслей экономики современной Монголии, от развития которой во многом зависят темпы и уровень развития страны в целом. Наиболее характерными условиями развития транспорта в Монголии являются: обширная территория (1,5 млн кв. км), относительно малочисленное население (3,3 млн чел., 2020), низкая плотность населения (2 чел на 1 кв. км), концентрация населения в центральной части страны, особенно в столице Улан-Баторе, (почти 45% населения страны), отсутствие выхода к морю, низкий уровень развития транспортной инфраструктуры, относительно высокие темпы развития в последние годы. Монголия расположена между Россией и Китаем, располагает большими природными ресурсами, особенно полезных ископаемых, транзитным потенциалом между Россией и Китаем, а также между странами Восточной Азии и Европы. Монголия имеет соглашения с Россией и Китаем о перевозках экспортной продукции

* Грайворонский Владимир Викторович – д. и. н., главный научный сотрудник, зав. сектором Монголии Отдела Кореи и Монголии ИВ РАН; e-mail: graiv2000@mail.ru. ORCID: 0000-0001-9842-401X

** Grayvoronskiy Vladimir – Dr. Sc. (History), Principal Research Fellow, IOS RAS; e-mail: graiv2000@mail.ru. ORCID: 0000-0001-9842-401X

горнорудной промышленности и других товаров до порта Ванино на Дальнем Востоке (Россия) и порта Тяньцзин (Китай).

До революции 1921 г. в скотоводческой Монголии доминировал гужевой транспорт – лошади, верблюды, быки. Великий чайный путь из Китая в Россию обслуживали караваны верблюдов, которые, как правило, сопровождали монголы-караванщики. Современные виды транспорта (автомобильный, железнодорожный, воздушный, водный) появились и получили свое развитие в Монголии после победы национально-демократической революции в 1921 г. благодаря помощи СССР.

В настоящее время в Монголии развиваются следующие виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, воздушный, водный. Водный транспорт представлен перевозками грузов и людей в небольших объемах на единственном судне «Сухэ-Батор» на оз. Хубсугул и поэтому не играет существенной роли в развитии экономики страны.

В 2019 г. между руководителями России, Монголии и Китая была достигнута принципиальная договоренность о строительстве нового газопровода из России в Китай через территорию Монголии в рамках мегапроекта «Сила Сибири-2» [Алифирова Е., Бахтина О.]. Тем самым, начала сбываться давняя мечта и желание монголов о прокладке газопровода из России в Китай через территорию своей страны и, тем самым, получении нового, крупного источника валютных доходов. Следует ожидать, что в недалеком будущем в Монголии впервые в ее многовековой истории появится еще один новый, современный вид транспорта – трубопроводный, который откроет перед Монголией новые перспективы для ускорения социально-экономического развития. На стадии обсуждения также находится вопрос о прокладке нефтепровода из России в Китай через территорию Монголии.

По данным Всемирного банка, в 2019 г. ВВП Монголии составил 13,8 млрд долл. США [Data.worldbank.org]. По данным Национального статистического комитета Монголии, в 2018–2019 гг. доля транспорта и коммуникаций в ВВП страны составляла 6,9–7,0% [Монгол улсын нийгэм...2020. С. 28].

По данным Национального статистического комитета Монголии, в 2017 г. всеми видами транспорта был оказаны услуги 215,7 млн монгольских гражданам (с учетом повторного счета) и 542,7 тыс. иностранным гражданам. В том же году в масштабе страны были зарегистрированы 2929 хозяйствующих субъектов в сфере транспорта, в т. ч. более половины из них вели постоянную деятельность [Монгол улсын тээвэр 2017. С. 1]. Во всех видах транспорта Монголии занято более 70 тыс. работающих [Монгол улсын тээвэр 2017. С. 23].

В 2016–2019 гг. доля транспорта и коммуникаций в ВВП Монголии в среднем составляла 6,9%, в т. ч. в 2019 г. – 6,6% [Монгол улсын нийгэм...2020. С.28]. В общем объеме инвестиций в экономику страны доля транспорта и коммуникаций составила 1,4%. Объем инвестиций из внутренних и внешних источников в отрасль в 2017 г. составил 142,7 млрд тугриков (около

58,5 млн долл.)¹, в т. ч. из госбюджета – 77,2 млрд тугриков [Монгол улсын тээвэр 2017. С. 48] (почти 31,6 млн долл.), или 54%. Средства из госбюджета были направлены на улучшение транспортной сети Монголии, в том числе: на автодорожную сеть – 41,0 млрд тугр. (53,1%), на строительство мостов и капитальный ремонт – 19,5 млрд тугр. (25,3%), на приобретение транспортных средств – 16,7 млрд тугр. (21,6%). В автодорожное строительство 80,1% инвестиций поступили из внешних источников, льготных кредитов, остальные 19,9% – из госбюджета [Монгол улсын тээвэр 2017. С. 48].

Таблица № 1

Основные показатели всех видов транспорта Монголии, по видам, (2000–2019 гг.)

Виды транспорта	2000	2005	2016	2018	2019
Грузооборот, млн т/км	4 418,1	10 267,7	16 615,3	22 068,0	-
Железнодорожный	4 282,5	9 947,7	12 371,0	15 315,3	-
Автомобильный	126,1	311,0	4 236,2	6 744,9	-
Воздушный	9,4	8,9	8,1	7,8	-
Водный	0,3	0,1	-	-	-
Перевозки грузов, тыс. т	10 643,4	23 670,5	40 398,4	69 905,4	69,0
Железнодорожный	9 158,5	15 586,3	19 989,1	25 763,3	28,1
Автомобильный	1 480,4	8 081,7	20 406,2	44 138,9	41,1
Воздушный	2,9	2,0	3,1	3,1	5,8
Водный	1,6	0,5	-	-	-
Пассажиروоборот, млн чел/км	1 946,0	2 646,3	4 072,6	4 693,1	
Железнодорожный	1 067,2	1 234,3	955,5	993,7	-
Автомобильный	364,2	639,8	1 959,9	2 125,7	-
Воздушный	514,6	772,2	1 156,5	1 573,5	-
Водный	-	-	0,7	0,3	-
Пассажиры, млн чел.	93,0	192,8	264,0	200,4	173,0
Железнодорожный	4,3	4,2	2,6	2,6	3,0
Автомобильный	88,4	188,2	260,7	196,9	168,4
Воздушный	0,3	0,3	0,7	0,9	1,6
Водный	-	-	0,03	0,01	-
Доходы, млрд тугр.	102,0	309,5	1 191,5	1 686,4	2 003,0
Железнодорожный	47,8	193,6	436,8	616,0	708,6
Автомобильный	14,5	44,3	467,2	627,8	796,1
Воздушный	39,7	71,6	287,3	442,3	498,2
Водный	0,02	0,02	0,23	0,20	0,1

Источник: Монгол улсын статистикийн эмхэтгэл; Mongolian Statistical Yearbook 2018. С. 548; URL: www.nso.mn; «Монгол улсын нийгэм, эдийн засгийн байдал» 2016–2019 оны танилцуулга (Справка «Социально-экономическое развитие Монголии в 2016–2019 гг.» С. 2.)

¹ В 2019 г. среднегодовой курс монгольского тугрика по отношению к доллару США составлял 1 долл. – 2727,3 тугрика.

Данные таблицы № 1 показывают, что в 2000–2018 гг. наиболее динамично развивался автомобильный транспорт. Грузооборот всех видов транспорта увеличился с 4,4 млн т/км в 2000 г. до 25,8 млн т/км в 2018 г., или в 5,8 раза, в том числе автомобильного – в 53,5 раза, железнодорожного – в 3,6 раза. В то же время грузооборот воздушного транспорта сократился с 9,4 млн т/км до 7,8 млн т/км, или на 7,1%.

Общий объем перевозок грузов всеми видами транспорта возрос с 10,6 млн т до 69,9 млн т, или почти в 7 раз, в том числе автомобильного – в 29,8 раза, железнодорожного – в 2,8 раза, воздушного – на 6,8%. Незначительные объемы грузоперевозок водным транспортом (1,6 тыс т в 2000 г.) постепенно сокращались и не были учтены в официальных статистических данных за 2016–2018 гг.

Пассажиروоборот всех видов транспорта увеличился с 1,9 млн чел/км в 2000 г. до 4,7 млн т/км в 2018 г., или почти в 2,5 раза. Перевозки пассажиров увеличились с 93,0 млн чел. в 2000 г. до 264,0 млн чел. в 2016 г., или в 2,8 раза, однако в последующие годы снизились до 200,4 млн чел. в 2018 г. и 173,0 млн чел. в 2019 г. Железнодорожные перевозки пассажиров сократились с 4,3 млн чел. в 2000 г. до 2,6 млн чел. в 2018 г.

В 2000–2018 гг. доходы от всех видов транспорта выросли со 102,0 млрд тугриков до 2003,0 млрд тугр. [Монгол улсын нийгэм... 2019. С. 6], или в 19,6 раза. В 2018 г. в общей сумме доходов на долю автомобильного транспорта приходилось – 36,5%, железнодорожного – 37,2%, воздушного – 26,2% [Монгол улсын статистикийн эмхэтгэл... 2018. С. 548].

Несмотря на относительно высокие темпы развития, особенно автомобильного транспорта, эта отрасль экономики в целом остается пока недостаточно развитой, особенно железнодорожный транспорт.

Автомобильный транспорт.

В 2018 г. на долю автомобильного транспорта приходилось 30,6% общего грузооборота, 36,8% перевозок грузов, 45,3% пассажирооборота, 98,3% перевозок пассажиров, 37,5% транспортных доходов [Монгол улсын статистикийн эмхэтгэл... 2018. С. 548].

Общая протяженность автомобильных дорог в Монголии в 2017 г. составляла 113,2 тыс. км, в том числе с твердым покрытием – 10,6 тыс. км (9,3%), без покрытия, обычные, грунтовые и улучшенные грунтовые дороги – 102,6 тыс. км (90,7%) [Монгол улсын тээврийн салбар 2017. С. 4]. В последние годы заметно ускорились темпы строительства автодорог. Если в 1992–2012 гг. в масштабе страны было построено 2,1 тыс. км автодорог, то в 2012–2016 гг. – 3,3 тыс. км, в 2017 г. – 377 км автодорог [Монгол улсын тээврийн салбар 2017. С. 4].

В общей сети автодорог Монголии международные дороги и дороги общенационального значения занимают 15,2 тыс. км, в т.ч. с твердым покрытием 49,6%, местные дороги – 95,9 тыс. км (98,6% – грунтовые дороги), дороги специального назначения (горнорудные) – 1,1 тыс. км, столичные

дороги г. Улан-Батора – 870 км [Монгол улсын тээврийн салбар 2017. С. 5]. Монголия входит в Азиатскую автодорожную сеть.

В 2017 г. в стране были зарегистрированы 900,1 тыс. автотранспортных средств (грузовые и легковые автомашины, автомашины специального назначения, автобусы, мотоциклы, прицепы и т.д.), в том числе грузовые и легковые автомашины – 815,0 тыс., из которых легковые автомашины – 586,8 тыс. (65,2%), грузовые – 175,6 тыс. (20,2%), мотоциклы – 48,2 тыс. (5,4%), автобусы (общественного транспорта) – 6,8 тыс. (0,8%) и др. [Монгол улсын тээврийн салбар 2017. С. 13]. По формам собственности 82,1% автомашин находились в личной собственности граждан, 14,6% – в собственности компаний, товариществ, кооперативов, 1,6% – в государственной и местной собственности, 1,1% – в собственности неправительственных организаций и т.д. [Монгол улсын тээврийн салбар 2017. С. 17]. Из этих данных видно, что подавляющее большинство автомашин (почти 97%) находятся в частной или корпоративной собственности.

По данным Национального статистического комитета, в 2017 г. в Монголии были зарегистрированы автомашины 307 марок, произведенных в 22 странах. По странам – производителям все автомашины распределились следующим образом: Япония – 333,1 тыс. (62,1%), Республика Корея – 139,5 тыс. (26,0%), Китай – 27,8 тыс. (9,1%), Россия – 24,2 тыс. (9,1%), остальные 2,8% пришлось на долю США (5,4 тыс.), Германии (6,5 тыс.) и Италии (137 автомашин) вместе взятых. [Монгол улсын тээврийн салбар 2017. С. 19]. Эти данные показывают, что в настоящее время на автомобильном рынке Монголии, особенно в сегменте легковых автомашин, явно доминируют Япония и Республика Корея. Россия оказалась на 4-м месте. В 2019 г. Монголия импортировала более 94,0 тыс. транспортных средств, в т.ч. около 69,5 тыс. легковых автомашин, или на 8,5% больше по сравнению с предыдущим годом [Монгол улсын нийгэм... 2019. С. 68]. Срок эксплуатации около 80% легковых машин превышает 10 лет.

В настоящее время в Монголии реализуется крупный международный проект. При финансовой поддержке Азиатского банка развития (АБР) создается региональный логистический центр. АБР финансирует 60% этого проекта (45 млн долл. США) путем предоставления правительству Монголии льготного кредита и безвозмездной помощи, а остальные 40% финансовых средств выделяет правительство Монголии [Монгол улсын тээврийн салбар 2017. С. 4]. Строительство регионального логистического центра ведется в сомоне Замын-уд аймака Дорноговь на площади 128 га на границе с Китаем.

8 декабря 2016 г. правительства России, Китая и Монголии подписали в Москве трехстороннее соглашение об осуществлении международных перевозок по Азиатской автодорожной сети по новому транспортному коридору Тяньцзинь – Пекин – Эрлянь/Замын-уд – Улан-Батор – Улан-Удэ [Россия подписала соглашение...]. Благодаря этому коридору грузы из Китая в Россию через территорию Монголию можно доставлять всего за 4 дня

с правом транзитного проезда по территориям этих стран без перевалки и смены перевозчика, что позволит значительно улучшить экономические показатели международных перевозок.

Железнодорожный транспорт

Один из важнейших видов транспорта в Монголии. Общая протяженность железных дорог Монголии составляет 1 932,1 км, из которых 1 815 км находится во владении старейшего российско-монгольского акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога» (АО УБЖД), 33,4 км – во владении недавно созданной головной государственной компании «Монголын төмөр зам» («Монгольские железные дороги»), 83,7 км – во владении частной монгольской компании «Болд төмөр Ерөө гол» [Рассылка... ,17.11.16]. В отрасли заняты 15–16 тыс. чел., абсолютное большинство из них работают на УБЖД.

В 2017 г. в стране находились в эксплуатации 138 локомотивов, 3153 грузовых и 282 пассажирских вагонов [Монгол улсын тээврийн салбар 2017. С. 21]. В 2018 г. на долю железнодорожного транспорта приходилось: 69,4% грузооборота, 36,8% перевозок грузов, 21,2% пассажирооборота, 0,1% перевозок пассажиров, 36,5% доходов. В 2019 г. было перевезено рекордное количество грузов – 28,1 млн т, или на 9,2% больше по сравнению с предшествующим годом, и 3,0 млн пассажиров, или на 14,8% больше чем в 2018 г. Основную долю в грузоперевозках занимает продукция горнорудной промышленности – 83,8%, строительные материалы – 9,5% [Монгол улсын нийгэм... 2019. С. 68.]. В последние годы растут транзитные перевозки грузов между Россией и Китаем, а также между Китаем и странами Европы. В 2018 г. они составили 3,37 млн т. Одновременно растет объем транзитных контейнерных грузоперевозок: в 2016 г. через территорию Монголии проследовали 167 контейнерных поездов, в 2017 г. – 556, в 2018 г. – 855 поездов [Благодаря форуму...2019.]. В 2019 г. транзитные перевозки грузов увеличились еще на 0,5 млн т (15,7%) по сравнению с предыдущим годом.

Главная железная дорога – Трансмонгольская магистраль (1110 км), которая пересекает территорию страны с севера на юг (ст. Алтанбулаг вблизи российской пограничной ст. Наушки–Улан-Батор–ст. Замын-Ууд на границе с Китаем, близ китайского г. Эрлянь) с рядом ответвлений до городов Эрдэнэт, Налайх, Багануур и др. Более 70 лет действует старейшее российско-монгольское акционерное общество «Улан-Баторская железная дорога» (АО УБЖД), созданное в 1949 г. по соглашению между правительствами СССР и МНР. В настоящее время акции распределены между российским и монгольским партнерами на паритетной основе – 50%: 50%. В настоящее время российская доля АО УБЖД (50%) находится в доверительном управлении компании «Российские железные дороги» (ОАО РЖД). Монгольская сторона заинтересована и неоднократно ставила перед российской стороной

вопрос о пересмотре соотношения долей в свою пользу (51% : 49%), однако российская сторона не дает свое согласие, так как это ей невыгодно. УБЖД является важным звеном в сети железных дорог Восточной Азии, которые связывают Россию и страны Европы с Китаем и другими странами региона. УБЖД входит в международный транспортный коридор 1-Е.

До 2008 г. строительство и эксплуатация новых железных дорог в Монголии находились в ведении АО УБЖД. После создания новой, государственной компании «Монголын төмөр зам» («Монгольские железные дороги») в 2008 г. к ней перешли компетенции строительства и управления всеми железными дорогами страны.

В настоящее время ведется строительство двух новых железных дорог от крупнейшего угольного месторождения в Таван-толгое: 1) Таван-толгой – Гашуунсухайт (267 км, ширина колеи 1 435 мм), которая даст возможность перевозить уголь непосредственно от месторождения до пограничного пункта Гашуунсухайт на границе с Китаем и тем самым заменить сотни и тысячи грузовых автомашин, которые в настоящее время перевозят уголь в Китай.

Важное значение имеет также железная дорога Таван-толгой – Зуунбаян (416,1 км, ширина колеи 1 520 мм), которая строится силами монгольских военных строителей при участии УБЖД. С завершением строительства появится возможность экспортировать таван-толгойский уголь от месторождения по УБЖД, как в северном направлении через Транссиб и порты Дальнего Востока России, так в южном направлении через территорию Китая и порт Тяньцзинь.

В соответствии с трехсторонней российско-монгольско-китайской Программой создания экономического коридора между Россией, Монголией и Китаем, подписанной в Ташкенте в 2016 г., реализуется план модернизации УБЖД как Центрального железнодорожного коридора этого экономического коридора Россия-Монголия-Китай. Помимо основной магистрали УБЖД на востоке страны действует ее отделение – железная дорога Соловьёвск-Чойбалсан, которая связывает восточные районы Монголии с российскими железными дорогами России. Имеются планы создания на базе модернизации этой железной дороги и продления ее до границы с Китаем нового, Восточного железнодорожного коридора между Россией, Монголией и Китаем (Борзя – Соловьёвск/Эрэнцав – Чойбалсан – Хут – Бичигт/Шилин-Гол – Чифэн – Аоян – Цзиньчжоу – Паньцзинь). Помимо этого существует проект строительства Западного железнодорожного коридора между Россией, Монголией и Китаем из Республики Тыва (Россия) через Западную Монголию в Синыцзян (Курагино – Кызыл – Цагаантолгой – Арцсуурь – Кобдо – Такешкен – Чанцзи-Хуэйский округ – Урумчи). Разработано ТЭО строительства Северного коридора, участка железной дороги Эрдэнэт-Овоот (542 км). По данным монгольской печати, австралийская железнодорожная компания “Aspiremining”, дочерняя компания “Northern railway LLC” получила

разрешение правительства Монголии на строительство участка Эрдэнэт – Овоот (542 км) [Завершена разработка...].

Воздушный транспорт

Воздушный транспорт играет важную роль в экономике Монголии. В 2017 г. Монголия располагала 16 воздушными судами, в то числе 3 крупногабаритными, 6 среднегабаритными, 7 малогабаритными [Монгол улсын тээврийн салбар 2017. С. 21]. В стране имеется 23 государственных и частных аэродрома [Монгол улсын нийгэм...2019.С. 1]. Монголия связана с Россией и Китаем 17 воздушными воротами, использует 62 воздушных коридора.

В 2018 г. на долю воздушного транспорта приходилось: 30,5% грузооборота, 33,5% пассажирооборота, 26,2% отраслевых доходов. В 2019 г. воздушным транспортом было перевезено 5,7 тыс. т грузов (меньше на 0,3%) и 1,6 млн пассажиров, или на 14,1% больше чем в 2018 г. Количество пассажиров, летающих по маршруту Улан-Батор – Москва-Берлин, увеличилось на 36% [Монгол улсын нийгэм... 2019, С. 100].

В Монголии реализуется крупный совместный монголо-японский проект. В долине Хушигийн-хундий в сомоне Сэргэлэн аймака Тув, в 54 км от столицы Улан-Батора, завершается строительство нового столичного международного аэропорта «Чингисхан», финансируемое за счет средств льготного кредита правительства Японии (65,6 млрд иен), предоставленного правительству Монголии. Новый аэропорт будет обслуживать до 3 млн пассажиров в год, или до 1500 пассажиров в день [Монгол улсын тээврийн салбар 2017. С. 3]. Главный исполнитель проекта – партнерство “Mitsubishi & Chiyoda”», главный подрядчик – “Samsung C&T, MCS Property”. Аэропорт планировалось сдать в эксплуатацию в 2018 г., но в связи с неоднократными переносами запланировано на 2020 г. С японской стороны достигнута договоренность о том, то после ввода аэропорта в эксплуатацию 51% его акций будет принадлежать правительству Японии, 49% – правительству Монголии [Воздушный транспорт...2020]. Между новым аэропортом «Чингисхан» и столицей Улан-Батором проложена первая в Монголии скоростная автодорога протяженностью 32 км.

В Монголии действуют несколько авиакомпаний, в т. ч. крупнейшая из них, национальный перевозчик государственная компания МИАТ (“MIAT, Mongolian airlines”), а также несколько средних и малых частных компаний («Мэргэ-ван», «Аэро Монголия», «Хунну эйр» и др.). Компании постепенно обновляют парк воздушных судов. МИАТ заключил с американской компанией «Боинг» соглашение о поставках 4 самолетов B787–8MAX [Рассылка... 12.02.19].

Более 180 авиакомпаний 22 стран мира используют воздушное пространство Монголии для транзитных полетов [Болд Б. 2019]. В 2017 г. через территорию Монголии было совершено свыше 110 тыс. полетов воздушных

судов, 7,9 тыс. международных посадок и взлетов, 5,7 тыс. местных посадок и взлетов [Монгол улсын тээврийн салбар 2017. С. 21]. В 2019 г. число пролетов международных воздушных судов через территорию Монголии выросло на 8,7% по сравнению с предшествующим годом [Болд Б. 2019].

Водный транспорт

Водный транспорт в Монголии развивался относительно интенсивно с 1950-х до конца 1980-х гг. На крупнейшем в Монголии озере Хубсугул на границе с Россией на единственном водном судне «Сухэ-Батор» производились перевозки грузов (товары широкого потребления, горюче-смазочные материалы и др.) и людей из СССР в МНР, а также существовало судоходство на реках Селенга и Орхон. С начала 1990-х гг. монголо-российский товарооборот сократился. До середины 2000-х годов водный транспорт находился в застое. В 2017 г. водным транспортом было перевезено 21,3 тыс. пассажиров [Монгол улсын тээврийн салбар 2017. С. 31].

В последние годы в связи с развитием туризма наблюдается рост транспортных средств на водных путях. В 2017 г. помимо корабля «Сухэ-Батор», продолжающего работать на оз. Хубсугул были зарегистрированы более 80 транспортных средств, принадлежащих частным лицам и организациям.

Морской флот

Монголия входит в группу стран-членов ООН, которые не имеют выхода к морю. В 2018 г. по инициативе Монголии был создан и функционирует в Улан-Баторе Международный научно-исследовательский центр развивающихся стран, не имеющих выхода к морю [Рассылка... 19.04.18].

Несмотря на то, что Монголия не имеет прямого выхода к морю, в 2003 г. она получила право вести открытый реестр судов, которые дали согласие ходить под ее национальным флагом. В Министерстве развития дорог и транспорта Монголии имеется Морской департамент. С 2003 г. в Сингапуре ведется открытая регистрация кораблей, ходящих под флагом Монголии (The Mongolia Ship Registry Pte Ltd). По состоянию на начало 2018 г., под флагом Монголии было зарегистрировано более 3 тыс. судов из 30 стран, в том числе 300 судов находились в постоянной регистрации. Монголия сотрудничает с такими известными компаниями, как “Lloyd’s Register”, “Korean Register”, “Russian Maritime Register of Shipping” и др. В 5 странах мира работают аккредитованные агентства Монголии [Рассылка... 12.06.18].

Литература/References

Алифирова Е., Бахтина О. Газпром готовится зарегистрировать в Монголии компанию спецназначения для транзитного участка МПТ Сила Сибири-2 [Gazprom is preparing to register in Mongolia a special purpose company for the transit section of the Power of Sibirea-2 IGP] 06.06.2020. URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/619161-gazprom-gotovitsya-zaregistrirovat-v-mongolii-kompaniyu-spetsnaznacheniya-dlya-tranzitnogo-uchastka/> (дата обращения – 10.06.2020).

ЗАВЕРШЕНА РАЗРАБОТКА ТЭО СТРОИТЕЛЬСТВА ЛИНИИ «ЭРДЭНЭТ-ОВООТ» / montsame.mn. URL: <http://www.montsame.mn/read/164231> (дата обращения – 25.08.2018).

Рассылка е-газеты «Монголия сегодня». Посольство РФ в Монголии // Авиакомпания «МИАТ» пополняет парк воздушного судна четырьмя самолетами “B737-8MAX”. 12.02.19.

Рассылка е-газеты «Монголия сегодня». Посольство РФ в Монголии // Благодаря форуму «Транзит Монгол» повышается объем контейнерных перевозок. 17.11.16.

Рассылка е-газеты «Монголия сегодня». Посольство РФ в Монголии // Воздушный транспорт является главным выходом для развития туризма Монголии. 04.01.18.

Рассылка е-газеты «Монголия сегодня». Посольство РФ в Монголии // Руководитель Морской администрации Монголии С.Тувшинтур. 19.04.2018.

Рассылка е-газеты «Монголия сегодня». Посольство РФ в Монголии // Э. Одбаяр: «Создание в Монголии международного центра имеет большое значение для социально-экономического развития». 12.06.18.

Россия подписала соглашение о запуске автоперевозок по новому транспортному коридору [Russia has signed an agreement to launch road transport along a new transport corridor] 08.12.2016. URL: <http://tass.ru/ekonomika/3855441> (дата обращения – 10.12.2016)

Болд Б. Олон улсын дамжин өнгөрөх нислэг 8.7 хувиар өсчээ. [International transit flights increased by 8.7 percent]. URL: <https://montsame.mn/mn/read/196843> 01.08.2019. (дата обращения – 15.08.2019).

«Монгол улсын нийгэм, эдийн засгийн байдал» 2016–2019 оны танилцуулга (Справка «Социально-экономическое положение Монголии в 2016–2019 гг.» [Social and economy development in Mongolia 2016–2019]. С.28. URL: <http://www.nso.mn> (Дата обращения – 10.07.2020)

Монгол улсын статистикийн эмхэтгэл 2018; Mongolian Statistical Yearbook 2018. URL: <http://www.nso.mn>. (дата обращения – 10.04.2020).

Монгол улсын тээврийн салбар 2017 [Транспорт Монголии 2017. Transport sector in Mongolia 2017]. URL: <http://www.nso.mn> (дата обращения – 15.06.2020).

Data.worldbank.org. Mongolia. (дата обращения – 15.07.2020).