

Модернизация железнодорожного транспорта в Монголии и роль российско-монгольского сотрудничества

По оценкам многих зарубежных, российских и монгольских экспертов, в настоящее время Монголия стоит на пороге нового, невиданного ранее в ее многовековой истории подъема социально-экономического развития, связанного с освоением новых крупных месторождений полезных ископаемых. Монгольские названия таких месторождений, как Оюу-толгой (медь, золото), Таван-толгой (уголь), Дорнод (уран), Тумуртэй (железная руда), Нарийн-Сухайт (уголь), Цагаан-Суврага (медь, молибден), Асгат (серебро) и другие, уже достаточно широко известны в сфере мирового горнорудного бизнеса.

Освоение крупных месторождений полезных ископаемых — мощный стимул для развития железнодорожного транспорта

Монголия богата различными полезными ископаемыми, в том числе такими, как уголь, медь, молибден, золото, уран, плавиковый шпат, серебро, редкоземельные металлы и др. По состоянию на конец 2010 г., в стране были зарегистрированы свыше 1100 месторождений полезных ископаемых более 80 видов. В 2007 г. Великий государственный хурал (парламент) Монголии утвердил перечень 15 наиболее крупных и ценных месторождений, которые были признаны стратегическими и взяты под особый контроль государства. Нынешнее руководство страны придает освоению этих месторождений особо важное экономическое, социальное и политическое значение. Согласно ныне действующему монгольскому законодательству, контрольный пакет акций в компаниях, которые осваивают стратегические месторождения, должен принадлежать монгольскому государству¹. Планируется, что введение этих месторождений в хозяйственный оборот позволит резко увеличить масштабы экономики, ускорить темпы социально-экономического развития страны, вывести Монголию из слаборазвитых стран в ряды среднеразвитых, существенно повысить уровень жизни населения.

В последние годы наибольший интерес зарубежных и монгольских инвесторов привлекают медно-золотое месторождение Оюу-толгой и группа угольных месторождений Таван-толгой и др. Оба эти мес-

торожения расположены в южной, гобийской, части страны (аймак Умнеговь, б. Южно-Гобийский).

6 октября 2009 г. — исторический день для современной Монголии. Именно в этот день, после длительных и трудных переговоров, длившихся в течение нескольких лет, после жарких дебатов в парламенте и обществе Монголии, в Улан-Баторе было подписано первое крупное Инвестиционное соглашение между правительством Монголии, канадской компанией «Айвенхоу майнз» («Ivanhoe mines») и британо-австралийской корпорацией «Рио Тинто» («Rio Tinto») об освоении крупного медно-золотого месторождения Оюу-толгой. Создана и уже начала работать совместная компания «Оюу Толгой Монгол», которая развертывает строительство инфраструктурных и промышленных объектов. По оценкам министерства минеральных ресурсов и энергетики Монголии, разведанные запасы этого месторождения составляют 16 млн. т меди и более 600 т золота².

По расчетам экспертов канадской компании «Айвенхоу майнз», в течение 65 лет эксплуатации карьера и шахты в Оюу-толгой планируется добыть 22,6 млн. т меди, 798 т золота, 5,3 тыс. т серебра, 2,8 млрд. т руды, содержащей 58 тыс. т молибдена, и произвести 78 млн. т концентрата. Предполагается, что в течение срока действия инвестиционного соглашения объем ВВП Монголии увеличится на 34,3%, трудовая занятость — на 3 тыс. человек, число рабочих мест — на 10 тыс. мест³.

Другим месторождением, которое в настоящее время считается одним из крупнейших в мире и привлекает особое внимание многих ведущих угледобывающих и других компаний мира, является группа угольных месторождений Таван-толгой, также расположенная в аймаке Умнеговь. Запасы каменного угля в Таван-толгой, по оценкам специалистов, превышают 6 млрд. т., в том числе 1,8 млрд. т коксующегося угля. В настоящее время несколько монгольских и совместных компаний, в том числе «МАК», Energy Resources, SouthGobi sands, Shenhua MAK, добывают и экспортируют уголь в Китай. Акционерная компания «Энержи ресорсиз» («Energy Resources LLC») была первой монгольской компанией, которая успешно выступила с IPO и зарегистрирована на Гонконгской фондовой бирже под названием Mongolian Mining Corporation в 2010 г. Эта компания уже в течение нескольких лет добывает уголь на участке Ухаа-

¹ Доля акций государства на тех месторождениях, где геологоразведочные работы были проведены за счет средств госбюджета, должна составлять не менее 51%, в тех же случаях, когда геологоразведочные работы были проведены за счет средств частной компании, доля государства должна быть не менее 34%.

² Одрин сонин, 30.11.2010.

³ Монголия сегодня, 05.08.09.

худаг, входящем в состав группы месторождений Таван-толгой, и вывозит его самосвалами в Китай. Для освоения основного месторождения Таван-толгой создана государственная компания «Эрдэнэс Таван Толгой», являющаяся дочерней компанией государственной компании «Эрдэнэс Монгол» («Эрдэнэс МГЛ»), ведающей всеми месторождениями полезных ископаемых Монголии.

По данным монгольских СМИ, в 2009 г. экспорт угля из Монголии в Китай составил 6 млн. т., в 2010 г. — около 16 млн. т⁴. Приведенные данные показывают, что поток монгольского угля в Китай стремительно нарастает и тем самым Монголия постепенно превращается в конкурента Австралии — основного поставщика угля в Китай.

Одно из решающих экономических преимуществ месторождений Оюу-толгой, Таван-толгой, Цагаан-Суврага и некоторых других состоит в том, что они расположены в южной части Монголии, близко (250–270 км) от границы с Китаем, т. е. фактически рядом с огромным и быстрорастущим китайским рынком. Это обстоятельство создает исключительно благоприятные условия для Китая как одного из основных инвесторов, потребителей, а также потенциального транзитера монгольского сырья и продуктов его переработки на рынки Восточной, Юго-Восточной и Южной Азии. Естественно, правительство Китая и китайские компании проявляют особый, повышенный интерес ко всем крупным месторождениям всех видов полезных ископаемых, открытых в последние годы в соседней Монголии. Тем самым создаются уникальные возможности для дальнейшего быстрого наращивания объемов монголо-китайского торгово-экономического сотрудничества и дальнейшего укрепления позиций Китая в Монголии. В то же время неизбежно возрастает и опасность попадания Монголии в одностороннюю экономическую зависимость от Китая, дальнейшего усиления дисбаланса между объемами российско-монгольской и китайско-монгольской торговли в пользу Китая⁵.

Большинство стратегических месторождений в Монголии, как правило, расположены в пустынных, мало освоенных районах с неразвитой инфраструктурой и не имеют выхода на главную железнодорожную магистраль страны — УБЖД. Естественно, для эффективного освоения крупных месторождений необходимо создать развитую инфраструктуру, прежде всего железнодорожную. Для Монголии, не имеющей выхода к морю, железнодорожный транспорт играет исключительно важную роль не только для внутренних и транзитных перевозок, но также и для выхода продукции страны на рынки

третьих стран через морские порты России и Китая.

В последние годы Великий государственный хурал Монголии принял несколько важных законодательных актов, регулирующих развитие железнодорожной отрасли, в том числе закон «О железнодорожном транспорте» (5 июля 2007 г.), постановление «О государственной политике в области железнодорожного транспорта» (24 июня 2010 г.) и др.

В программе деятельности коалиционного правительства Монголии на 2008–2012 гг., в частности, указано, что в области железнодорожного транспорта поэтапно будут решаться следующие задачи: повысить пропускную способность и грузоподъемность железных дорог Монголии, повысить качество и расширить сферу их обслуживания, провести технико-технологическую модернизацию; построить новые железнодорожные ветки, проложить второй путь и электрифицировать УБЖД⁶.

Модернизация УБЖД

Главной и единственной железнодорожной магистралью Монголии на протяжении более 60 лет служит Улан-Баторская железная дорога (УБЖД). Она известна также как Трансмонгольская железнодорожная магистраль, которая связывает Улан-Батор с Москвой и Пекином и тем самым Восточную Азию с Европой. УБЖД была построена вскоре после окончания Второй мировой войны, в 1949–1955 гг. за счет средств и силами Советского Союза. 6 июня 1949 г. между правительствами СССР и Монгольской Народной Республики было заключено Соглашение об учреждении совместного акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога» (АО «УБЖД») с уставным капиталом 800 млн. тугр., в котором доля СССР составляла 408 млн. тугр. (51%), а доля МНР — 342 млн. тугр. (49%)⁷. Для покрытия монгольской доли правительство СССР предоставило правительству Монголии льготный кредит в сумме 368 млн. тугр. сроком на 50 лет под 1% годовых. В настоящее время соотношение долей России и Монголии в уставном капитале АО «УБЖД» является паритетным — 50% : 50%.

На протяжении свыше 60 лет УБЖД играла и продолжает играть ключевую роль в обеспечении внутренних и транзитных перевозок грузов Монголии. На ее долю приходится свыше 60% всех грузоперевозок страны. В АО «УБЖД» работает около 16 тыс. человек, в подавляющем большинстве монголы⁸.

УБЖД имеет важное стратегическое значение как для Монголии, так и для России.

⁴ Монголия сегодня, 08.12.10.

⁵ См.: Грайворонский В.В. Торгово-экономическое сотрудничество между Россией, Монголией и Китаем: основные тенденции и перспективы // Монгол, Орос, Хятад: XXI зуунд хөгжлийн төлөө хамтдаа (Монголия, Россия и Китай: вместе к развитию в XXI веке). Улаанбаатар, 2009, с. 92–108.

⁶ <http://www.pmis.gov.mn> Монгол улсын засгийн газрын 2008–2012 оны уйл ажиллагааны хөтөлбөр (Программа деятельности правительства Монголии в 2008–2012 гг.).

⁷ Советско-монгольские отношения. 1921–1974. Документы и материалы. Т. 2. 1941–1974. Ч. 1. М., с. 168–175; Улан-Баторская железная дорога (начало XX в. — 1957 г.). Документы и материалы. Улан-Удэ, 2010, с. 183–191.

⁸ <http://vzrd.rzd.ru> 29.10.2010.

В последние годы монгольская сторона, ссылаясь на большие изменения, которые произошли в мире и в обеих странах за истекшие десятилетия, настойчиво добивается обновления межправительственного Соглашения от 1949 г. в соответствии с современными реалиями, в том числе в отношении увеличения монгольской доли в уставном фонде, переоценки земельных участков, выделенных АО «УБЖД» для использования и др.⁹ Выше уже было отмечено, что в соответствии с современным монгольским законодательством доля монгольского государства в совместных компаниях должна составлять не менее 51%. Иначе говоря, доля России в АО «УБЖД» должна быть снижена с нынешних 50 до 49%, что, естественно, невыгодно для России. Переговоры по этому и некоторым другим вопросам ведутся на протяжении ряда лет.

Между тем в последние годы в монгольских и зарубежных, в том числе американских, китайских, СМИ нередко появляются критические статьи и материалы о нынешнем состоянии УБЖД, о том, что она технически и морально устарела, не соответствует современным технико-технологическим требованиям, располагает устаревшим парком локомотивов и вагонов российского производства и т. д. Россия якобы не заинтересована в модернизации УБЖД, не вкладывает инвестиции. Так, весной 2010 г. одна из китайских газет, в частности, писала: «Единственная ныне используемая железная дорога (имеется в виду УБЖД. — В. Г.) построена в 50 годы прошлого столетия, она не соответствует требованиям современных технологий, грузоподъемность ее ухудшилась, она имеет многочисленные не прямые, искривленные участки, отсутствует всякая возможность для увеличения скорости движения, более того, 80% всех локомотивов и вагонов эксплуатируются более 25 лет и нуждаются в срочной замене»¹⁰. Китайский автор статьи призвал соответствующие министерства и организации Китая использовать эту «золотую возможность» для участия в строительстве новых железных дорог в Монголии¹¹.

По признанию российских и монгольских руководителей и специалистов, УБЖД действительно нуждается в модернизации. В настоящее время уровень износа и старения ее техники и путей достиг 65%¹². Пропускная способность дороги (40 млн. т в год) используется лишь на 30–35% (15–16 млн. т, 2009–2010 гг.)¹³.

Длительная задержка с российскими капиталовложениями в модернизацию УБЖД привела к тому, что монгольская сторона договорилась с американским «Фондом вызовов тысячелетия» («Millen-

nium Challenges Fund», ФВТ), который по результатам жесткого отбора среди других развивающихся стран-претендентов выделил для Монголии крупную безвозмездную помощь в объеме 285 млн. долл., использовать две трети этой помощи (188,3 млн. долл., или 66%) для модернизации УБЖД. Так, в ноябре 2008 г. правительство Монголии и корпорация «Фонд вызовов тысячелетия» подписали соглашение о реализации проекта повышения пропускной способности и грузоподъемности Монгольской железной дороги. 22 декабря 2008 г. состоялось подписание первого соглашения о реализации генерального соглашения о финансировании проекта фондом. Этим соглашением предусматривалось проведение американцами детальной финансовой аудиторской ревизии на АО «Улан-Баторская железная дорога»¹⁴. Для российской стороны, по существу, это означало раскрытие перед потенциальными американскими конкурентами всех финансовых и других сторон деятельности совместного стратегического объекта, каким является УБЖД.

Возникла неординарная ситуация, при которой американцы, руководствуясь своими геополитическими и экономическими интересами в Монголии и регионе, используя недостаточную активность России, опираясь на естественную заинтересованность монголов в получении внешне щедрой, безвозмездной помощи от США, предприняли попытку перехватить у России инициативу в отношении модернизации УБЖД, потеснить ее и тем самым без лишних хлопот выйти на новые экономические и политические позиции в Монголии. В случае если бы эта попытка оказалась успешной, позиции США в экономике и политике Монголии еще более укрепились, а позиции России заметно ослабли. Произошли бы существенные изменения в сложившемся балансе стратегических, геополитических и экономических интересов России, Китая и США в этой стране и регионе. Российский участник АО «УБЖД», после тщательного изучения этого варианта модернизации железной дороги, отказался дать согласие на проведение американской финансовой аудиторской проверки АО «УБЖД». На этом основании предложение монгольской стороны об использовании части безвозмездной помощи от ФВТ для модернизации УБЖД было отклонено¹⁵.

Выступая на одной из пресс-конференций в Улан-Баторе, президент ОАО «РЖД» В. Якунин на вопрос монгольского корреспондента о том, почему российская сторона не дала своего согласия на использование американской помощи для модернизации УБЖД, в частности, ответил, что «бесплатный сыр бывает только в мышеловке»¹⁶. Далее он объяснил, что если бы АО «УБЖД» согласилось принять эту американскую помощь, то оно

⁹ Монголия сегодня, 05.12.2010.

¹⁰ <http://www.montsame.mn> 26.02.2010.

¹¹ Там же.

¹² Монголия сегодня, 28.08.09.
<http://www.mongoliasegodnya.mn>

¹³ <http://www.montsame.mn> 26.02.2010.

¹⁴ Монголия сегодня, 23.12.2008.

¹⁵ Монголия сегодня, 05.05.2009.

¹⁶ Монголия сегодня, 08.06.2009.

было бы обязано получить из США локомотивы, которые не соответствуют нынешним стандартам УБЖД. Кроме этого, пришлось бы менять все оборудование и систему управления УБЖД по американским стандартам.

Естественно, для монгольской стороны, которая затратила немало времени, сил и средств на то, чтобы успешно пройти строгий отбор среди других развивающихся стран, согласовать с американской стороной условия и направления использования будущей американской помощи, было далеко не просто заново договариваться с американцами об изменении целевого назначения помощи по одному из основных направлений. В связи с этим в СМИ Монголии появились публикации, выражавшие недовольство и критику в адрес России. Так, член парламента, заслуженный железнодорожник Монголии Р. Раш, который в течение многих лет работал начальником УБЖД, в частности, считает, что отказ российского участника АО «УБЖД» от проведения американской аудиторской проверки на УБЖД был ошибкой, проявлением со стороны российского участника акционерного общества недостаточного учета интересов своего монгольского партнера. По мнению Р. Раша, получилось так, что «монголы сами выплонули конфету, которая попала им в рот»¹⁷.

В условиях, когда открылись широкие перспективы освоения новых крупных месторождений полезных ископаемых и строительства новых железных дорог в Монголии, когда появились реальные, сильные конкуренты в лице США и Китая, правительство России, Министерство транспорта РФ и ОАО «РЖД» заметно активизировали свое сотрудничество с правительством Монголии и АО «УБЖД», с вновь созданными монгольскими государственными компаниями — «Эрдэнэс Монгол» («Эрдэнэс МГЛ») и «Монголын темер зам» («Монгольские железные дороги»).

13 мая 2009 г. заинтересованные стороны подписали Соглашение об учреждении совместной компании «Развитие инфраструктуры» (монг. «Дэд бутцийн хогжил»), в которой 50% акций будет принадлежать ОАО «РЖД», а монгольская доля — 50% — будет разделена поровну между госкомпаниями «Эрдэнэс Монгол» (25%) и «Монголын темер зам» (25%)¹⁸. На тот момент стороны, в частности, договорились, что ОАО «РЖД» внесет в уставный капитал СП «Развитие инфраструктуры» финансовые ресурсы, а монгольская сторона — права на разработку месторождений полезных ископаемых, что в совокупности позволит окупить проект и сформировать источники для направления инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры¹⁹.

6 июня 2009 г., в дни празднования 60-летия учреждения АО «УБЖД» между Федеральным агентством железнодорожного транспорта РФ и АО «УБЖД» был подписан контракт на выполнение силами российских железнодорожников капитального ремонта верхнего строения участка пути протяженностью 108 км в направлении Зуунхараа — Улан-Батор. Ремонт этого участка пути был успешно выполнен в том же году. Еще одним важным мероприятием, которое прошло в рамках празднования 60-летия АО «УБЖД», было открытие в Монголии филиала Иркутского государственного университета путей сообщения (ИРГУПС) для подготовки кадров железнодорожников. При филиале функционирует Центр преподавания русского языка.

6 июля 2009 г. между ОАО «РЖД» и АО «УБЖД» был подписан Договор аренды локомотивов ОАО «РЖД», по которому монгольская сторона получила право на аренду до 20 тепловозов серии 2ТЭ116²⁰.

В том же 2009 г. в рамках вновь созданной совместной компании «Развитие инфраструктуры» (монг. «Дэд бутцийн хөгжил») специалисты ОАО «РЖД» совместно с монгольскими партнерами разработали Концепцию реализации совместного российско-монгольского проекта развития АО «УБЖД» и строительства новой железнодорожной инфраструктуры в Монголии, базирующуюся на принципах единства национальной железнодорожной сети стандарта колеи 1520 мм и формирования эффективной инвестиционной схемы за счет паритетного участия сторон. В проекте были выделены три основных направления: 1) модернизация существующей сети УБЖД, включая капитальный ремонт инфраструктуры, развитие развязок, частичное строительство вторых путей, обновление парка подвижного состава; 2) строительство новой железнодорожной линии Зуунбаян — Таван-толгой для обеспечения возможности экспорта угля с месторождения Таван-толгой как в южном направлении — в Китай, так и по северному маршруту — через УБЖД и Транссиб в дальневосточные порты России; 3) строительство в перспективе дополнительной железнодорожной ветки Баянтумэн — Бор-Ундер для сокращения протяженности северного маршрута (с использованием инфраструктуры российских железных дорог) и обеспечения возможности разработки месторождений восточных районов Монголии²¹.

Эта концепция модернизации УБЖД и строительства новых железных дорог была передана правительству Монголии во время государственного визита президента России Д. А. Медведева в Монголию 25–26 августа 2009 г.

Указом президента РФ Д. А. Медведева от 22 августа 2009 г. российская доля акций в АО «УБЖД» (50%) была передана из ведения Федерального агентства железнодорожного транспорта РФ в до-

¹⁷ Раш Р. Мы должны с благодарностью помнить заслуги нашего северного соседа. Интервью газете «Зууны мэдээ». Монголия сегодня, 31.10.2010.

¹⁸ Монголия сегодня, 03.09.10.

¹⁹ <http://inter.rzd.ru/isvp/public/inter>

²⁰ <http://vszd.rzd.ru/isvp/public>

²¹ Монголия сегодня, 25.08.09.

верительное управление ОАО «РЖД»²². 25 августа того же года в присутствии президента РФ Д. А. Медведева и президента Монголии Ц. Элбэгдоржа между ОАО «РЖД», ЗАО «Трансмашхолдинг» и АО «УБЖД» был подписан меморандум о сотрудничестве в сфере обеспечения парка УБЖД современным высокоэффективным подвижным составом, который предусматривает комплексное развитие УБЖД. В соответствии с этим документом было принято решение об изготовлении специально для работы в условиях высокогорья и повышенной запыленности нового грузового магистрального тепловоза 2ТЭ116УМ. В сентябре 2010 г. первый тепловоз этой серии был поставлен в АО «УБЖД» и выдержал испытания²³.

В октябре 2009 г. в Улан-Баторе между министерством дорог, транспорта, строительства и градостроительства Монголии и ОАО «РЖД» был подписан меморандум о начале реализации проекта строительства железнодорожной линии Зуунбаян — Даланзадгад (Таван-толгой).

В ходе реализации ранее достигнутых договоренностей 28 октября 2010 г. в рамках рабочего визита президента ОАО «РЖД» В. Якунина в Монголию был также подписан ряд важных документов, направленных на развитие УБЖД. В частности, на заседании правления АО «УБЖД» было объявлено о выделении российским Внешнеторговым банком (ОАО ВТБ) кредита АО «УБЖД» на приобретение локомотивов, путевых машин и оборудования российского производства. В тот же день между АО «УБЖД» и ЗАО «Трансмашхолдинг» было подписано соглашение о закупке монгольской стороной 35 локомотивов 2ТЭ116УМ и 13 маневровых тепловозов ТЭМ18ДМ²⁴. По данным монгольской печати, объем кредита составил 150 млн. долл.²⁵

В тот же день, 28 октября 2010 г., в Улан-Баторе состоялось другое важное событие — торжественные проводы в экспериментальный рейс первого грузового состава из 30 вагонов с 2 тыс. т таван-толгойского угля по новому маршруту Улан-Батор — российский порт Восточный (Приморский край РФ). В ходе этого рейса произошла поломка одной детали двигателя первого магистрального тепловоза 2ТЭ116УМ-001, которая послужила для некоторых СМИ Монголии поводом для того, чтобы вообще поставить под сомнение целесообразность подписания всего контракта на поставку 48 тепловозов российского производства. Так, в частности, в монгольской газете «Оноодор» от 16 ноября 2010 г., под характерным заголовком «Намерения русского медведя, или АО «УБЖД»», была опубликована статья, в которой, в частности, говорилось: «К сожалению, эти локомотивы не подошли к монгольским условиям... В середине сентября этого года (2010 г. — В. Г.) пос-

тупила первая партия локомотивов, и монгольские железнодорожники сразу же обнаружили многочисленные дефекты»²⁶. Между тем, по сообщениям российской печати, руководство ОАО «РЖД» оперативно приняло меры по устранению поломки двигателя и выявленных недостатков, вплоть до отстранения некоторых руководителей предприятия-производителя от занимаемых должностей²⁷. Несмотря на задержку, связанную с устранением поломки одной детали двигателя локомотива, первый грузовой поезд с монгольским углем из Таван-толгой прибыл на станцию Находка-Восточная (Приморский край, Россия) точно по графику 2 ноября 2010 г.²⁸ Тем самым впервые в истории российско-монгольского железнодорожного сотрудничества был проложен новый маршрут, который открывает новые возможности для экспорта монгольского угля из Таван-толгой (Южная Гоби) и других месторождений через УБЖД и Транссиб в Корею, Японию, Индию и Тайвань²⁹.

В начале января 2011 г. на Брянском машиностроительном заводе, входящем в состав ЗАО «Трансмашхолдинг», состоялась церемония передачи представителям АО «УБЖД» первой партии маневровых тепловозов ТЭМ18ДМ, построенных в соответствии с контрактом, заключенным между ЗАО «Трансмашхолдинг» и АО «УБЖД» 28 октября 2010 г.³⁰

При этом следует также учитывать, что стратегия правительства Монголии состоит не в том, чтобы экспортировать уголь в сыром, необработанном виде, а частично его перерабатывать и экспортировать в виде продукта с добавленной стоимостью. С этой целью в г. Сайншанд (аймак Дорноговь) планируется создать новый крупный промышленный комплекс, который будет перерабатывать уголь и другое минеральное сырье и производить конкурентоспособную продукцию на международном рынке. Планируется, что этот комплекс будет состоять из более 10 промышленных предприятий, в том числе по обогащению и переработке угля, получению из него полукокса, кокса и жидкого топлива, кроме этого, в него будут входить медеплавильный, сталелитейный, нефтеперерабатывающий заводы, электростанция, железнодорожный терминал и др. Ожидается, что на этих предприятиях будут созданы около 400 тыс. новых рабочих мест³¹. Планируется, что г. Сайншанд станет новым крупным индустриальным и транспортным центром Монголии после Улан — Батора, Эрдэнэца и Дархана.

13–16 декабря 2010 г. в рамках официального визита премьер-министра Монголии С. Батболда

²² <http://www.gudok.ru/27.10.2010>.

²³ <http://www.inter.rzd.ru>

²⁴ <http://press.rzd.ru> 28.10.2010.

²⁵ Монголия сегодня 05.12.2010.

²⁶ Оноодор, 16.11.2010; Монголия сегодня, 21.11.2010.

²⁷ www.Gazeta.ru 12.11.2010; Монголия сегодня, 21.11.2010.

²⁸ Российская Бизнес-газета, 23.11.2010; Монголия сегодня, 28.11.2010.

²⁹ Монголия сегодня, 05.12.2010.

³⁰ Монголия сегодня, 30.01.2011.

³¹ Монголия сегодня, 07.12.2009.

в Россию по приглашению Председателя правительства РФ В.В. Путина был подписан ряд важных межправительственных и межведомственных соглашений и документов, в том числе меморандум о взаимопонимании между Министерством транспорта РФ и министерством дорог, транспорта, строительства и градостроительства Монголии. Стороны договорились в ближайшее время подписать межправительственное соглашение о перевозках грузов из Монголии транзитом по территории РФ. Кроме этого, стороны договорились согласовать условия увеличения уставного капитала АО «УБЖД» на 250 млн. долл. в равных долях для модернизации данного предприятия и содействия реализации программы развития железнодорожной инфраструктуры Монголии³².

В соответствии с достигнутыми договоренностями правительство Монголии на своем заседании от 22 декабря 2010 г. приняло решение об увеличении уставного фонда АО «УБЖД» на 250 млн. долл. на паритетных началах и поручило министру дорог, транспорта, строительства и градостроительства Монголии Х. Баттулге — до 1 июля 2011 г. — изыскать финансовые источники для увеличения монгольской доли в уставном фонде АО «УБЖД» на 125 млн. долл.³³ Ему было также поручено подписать Дополнительный протокол к межправительственному соглашению об учреждении АО «УБЖД» (1949 г.) об увеличении уставного капитала на 250 млн. долл.

На основании вышеприведенных данных можно сделать вывод о том, что, несмотря на глобальный финансово-экономический кризис и дефицит госбюджета, Россия действительно заинтересована в сохранении и модернизации старейшего совместного предприятия — УБЖД и активизировала свою деятельность в этом направлении. Нынешний раунд конкурентной борьбы между российским и американскими вариантами модернизации УБЖД завершился в пользу российско-монгольской концепции. В настоящее время завершается работа по заключению необходимых российско-монгольских документов по реализации вышеупомянутой концепции.

За девять месяцев 2010 г. объем перевозок внешнеторговых грузов между Россией и Монголией по сравнению с аналогичным периодом 2009 г. увеличился на 10% и составил более 1148,2 тыс. т, объем перевозок внешнеторговых грузов между Россией и Китаем транзитом по УБЖД практически не изменился и составил 1849,7 тыс.³⁴

За январь — сентябрь 2010 г. через пограничный переход Наушки (Россия) — Сухэ-Батор (Монголия) в Монголию и КНР было перевезено 2967,1 тыс. груза, или на 3% больше по сравнению с аналогичным периодом 2009 г.

Объем перевозок крупнотоннажных контейнеров в сообщении Россия — Монголия в январе — сентябре 2010 г. составил 3998 ДФЭ, что на 67% больше, чем за аналогичный период 2009 г.³⁵

Модернизация УБЖД позволит существенно повысить ее пропускную способность и грузоподъемность, увеличить объем грузоперевозок из Восточной Азии в Европу. В настоящее время Россия, Монголия и Китай сотрудничают с известной немецкой железнодорожной группой Deutsche Bahn в транспортировке грузов по маршруту Гамбург — Москва — Улан-Батор — Пекин. В январе 2008 г. успешно прошел экспериментальный рейс первого грузового поезда по этому маршруту. Испытания показали, что если для транспортировки грузов из Китая в Германию по морскому пути требуется приблизительно один месяц, то по указанному железнодорожному маршруту — всего 14 дней³⁶, или в 2 раза меньше. Поэтому Deutsche Bahn заинтересована в увеличении объемов транспортировки грузов по этому маршруту.

3 августа 2010 г. министр дорог, транспорта, строительства и градостроения Монголии Х. Баттулга и исполнительный директор группы Deutsche Bahn М. Бай подписали Меморандум о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта³⁷.

Амбициозные планы строительства новых железных дорог

Помимо модернизации ныне существующей УБЖД, Россия заинтересована также в том, чтобы принять участие в разработке и реализации масштабной программы строительства новых железных дорог в Монголии.

В соответствии с постановлением ВГХ о государственной политике в области железнодорожного транспорта в ближайшие годы было запланировано в 3 этапа построить в общей сложности около 5,7 тыс. км базовой железнодорожной инфраструктуры³⁸. Иными словами, в течение нескольких лет совершить настоящий прорыв в развитии железнодорожного транспорта — увеличить общую протяженность ныне существующих железных дорог в стране (1815 км) более чем в 3 раза. Для Монголии это невиданные, рекордные масштабы и темпы железнодорожного строительства. Главная цель этого строительства — обеспечить транспортировку добываемого в Монголии угля и других минеральных ресурсов и продуктов их переработки на рынки Китая, Японии, Южной Кореи и других стран АТР.

На первом этапе запланировано проложить 1100 км новых железных дорог от города Даланд-

³⁵ Там же.

³⁶ <http://www.mongolia-web.com/11.01.2008>.

³⁷ Монголия сегодня, 04.08.10.

³⁸ <http://www.pmis.gov.mn> 25.06.2010; Монголия сегодня 19.11.2010; www.mongoliasegodnya.mn

³² <http://premier.gov.ru> 14.12.2010.

³³ <http://www.montsame.mn> 23.12.2010.

³⁴ <http://inter.rzd.ru>

задгад (центр аймака Умнеговь, б. Южно-Гобийский аймак) до г. Чойбалсан (центр аймака Дорнод, б. Восточный аймак), в том числе по маршрутам: 1) Даланзадгад — Таван-толгой — Цагаан-Суврага — Зуунбаян — 400 км; 2) Сайншанд — Баруун-Урт — 350 км; 3) Баруун-Урт — Хоот — 140 км; 4) Хоот — Чойбалсан — 150 км.

На втором этапе планируется построить 900 км железных дорог, в том числе по маршрутам: 1) Нарийн-Сухайт — Шивээхурэн — 45,5 км; 2) Ухаа-Худаг — Гашуун-Сухайт — 267 км; 3) Хоот — Тамсагбулаг — Номрог — 380 км и 4) Хоот — Бичигт — 200 км. Таким образом, из Южной Гоби в восточном и северо-восточном направлении предполагается построить около 2 тыс. км новых железных дорог.

На третьем этапе намечается строительство 3600 км железных дорог преимущественно в западном направлении, в том числе по маршруту Улан-Батор — Хархорин (Каракорум, бывшая столица Монгольской империи).

По предварительным расчетам, общий объем инвестиций, необходимых для развития железнодорожной инфраструктуры Монголии, составит 6,5 млрд. долл., в том числе для обновления ныне существующей железнодорожной сети — 2,2 млрд. долл., для совершенствования парка подвижного состава — 0,4 млрд. долл., для строительства новой железнодорожной линии Даланзадгад — Зуунбаян — Сайншанд — Баянтумэн — 3,9 млрд. долл.³⁹

Принятию постановления ВГХ о госполитике в области железнодорожного транспорта (24 июня 2010 г.) в парламенте, правительстве и обществе Монголии предшествовали жаркие дискуссии и споры по вопросам о том, в каком направлении и какой ширины колеи целесообразно строить новые железные дороги (ширококолейные или узкоколейные). Дело в том, что главная магистраль страны — УБЖД и ее ответвления были построены по российским/советским стандартам с шириной колеи 1520 мм (так называемая широкая колея). В соседнем же Китае существует другой стандарт ширины колеи — 1435 мм (узкая колея). Поэтому на пограничной с Монголией китайской станции Эрлян (монг. Эрэн) обычно производится замена широких колесных пар на более узкие пары китайского стандарта. Китай, руководствуясь своими интересами и стандартами, заинтересован импортировать монгольский уголь и другие полезные ископаемые по железным дорогам, построенным по китайским стандартам непосредственно от месторождения прямо в Китай. В настоящее время в Китае ведется строительство узкоколейных железных дорог в направлении нескольких пограничных пунктов пропуска на границе с Монголией. Монгольские компании, непосредственно занятые экспортом угля в Китай, рассчитывают на существенное уменьшение затрат при транспортировке угля и поэтому так-

же заинтересованы в строительстве узкоколейных дорог по китайским стандартам. Так, монгольская компания «Энерджи ресорсиз» уже получила лицензию на строительство узкоколейной железной дороги Ухаа-худаг — Гашуун-Сухайт (пункт пропуска на границе Монголии с Китаем) для экспорта угля из Таван-толгоя.

В постановлении «О государственной политике в области железнодорожного транспорта» в качестве основного стандарта был закреплён ныне действующий базовый стандарт ширины колеи (1520 мм) для нового железнодорожного строительства. Одновременно правительству страны было предоставлено право принимать решение о ширине колеи тех железных дорог, которые будут построены для транспортировки добываемого сырья от месторождений, расположенных вблизи границы с Китаем, непосредственно до пограничных пунктов пропуска⁴⁰. Иными словами, возможность и целесообразность строительства узкоколейных железных дорог от месторождений, находящихся в приграничной (приблизительно в 40–50 км) зоне, не исключается и будет решаться правительством Монголии в каждом отдельном случае под контролем парламента.

В постановлении ВГХ также говорилось, что развитие железнодорожного транспорта будет поднято на новый уровень благодаря экономической поддержке и содействию со стороны АО «Улан-Баторская железная дорога», а также помощи других стран.

Большая заинтересованность России в активном участии в строительстве новых железных дорог в Монголии нашла свое выражение в оперативной разработке вышеупомянутой Концепции модернизации УБЖД и строительства новых железных дорог, прежде всего в направлении Даланзадгад — Зуунбаян — Сайншанд — Баянтумэн.

Одно из главных достоинств этой Концепции состоит в том, что в нем, на наш взгляд, достаточно органично увязаны и сочетаются национальные интересы как России, так и Монголии.

Во-первых, с реализацией этого проекта в Монголии появится новая, вторая после УБЖД, магистраль для крупномасштабного экспорта монгольского угля и другого минерального сырья и продуктов их переработки в Россию, а также через Транссиб и российские порты на Дальнем Востоке в третьи страны (Южная Корея, Япония, Индия и др.). Тем самым будут существенно расширены экспортные возможности Монголии в третьи страны, снижена степень зависимости Монголии от Китая в области транспортировки экспортных грузов через китайский морской порт Тяньцзинь.

Во-вторых, строительство новой железной доро-

³⁹ Монголия сегодня, 28.08.09; www.mongoliasegodnya.mn.

⁴⁰ Тереес темер замын тээврийн талаар баримтлах бодлого батлах тухай Улсын Их Хурлын тогтоол (Постановление Великого государственного хурала Монголии об утверждении государственной политики в области железнодорожного транспорта); <http://www.pmis.gov.mn> 25.06.2010.

ги протяженностью свыше 1100 км, т. е. фактически равной по протяженности нынешней УБЖД, существенно увеличит и расширит ныне существующую железнодорожную сеть в Монголии, создаст условия для транспортировки минерального сырья и продуктов его переработки не только с месторождений Оюу-толгой и Таван-толгой, но и других месторождений, расположенных вдоль или вблизи будущей железной дороги.

В-третьих, железная дорога будет проложена по малонаселенным и слабо развитым районам четырех южных и восточных аймаков Монголии, она будет способствовать их экономическому и социальному развитию, созданию большого числа новых рабочих мест, сокращению безработицы и бедности, повышению уровня и качества жизни местного населения.

В-четвертых, реализация этого масштабного проекта даст импульс всему российско-монгольскому стратегическому партнерству, особенно росту торгово-экономического сотрудничества, сокращению сложившегося большого дисбаланса в российско-монгольской торговле.

В-пятых, реализация Концепции модернизации УБЖД и строительства новых железных дорог в Монголии станет новым, существенным вкладом в выполнение Национальной стратегии социально-экономического развития Монголии до 2021 г. и на более отдаленную перспективу, в решении задач, поставленных в Целях ООН по развитию в третьем тысячелетии.

В целях оказания поддержки Монголии в транспортировке природных ресурсов на мировые рынки ОАО «РЖД» заявило о готовности установить на новом маршруте льготные тарифы на уровне, не превышающем размеры тарифов, которые будут установлены Китаем при транспортировке монгольских грузов через порт Тяньцзинь⁴¹.

4 января 2011 г. министерство дорог, транспорта, строительства и градостроительства, госкомпания «Монголын темер зам», АО «УБЖД» и Управление по делам земельных отношений, строительства, геодезии и картографии утвердили новую железнодорожную трассу Даландзадгад — Зуунбаян — Сайншанд — Чойбалсан. Трасса протяженностью свыше 1100 км пройдет по территории 10 сомонов и 4 аймаков. При разработке трассы учитывались разнообразные геологические, климатические, биологические, экономические, экологические и другие факторы, включая направления сезонных кочевков монгольских животноводов-кочевников, ареалы обитания и сезонные миграции диких животных и др.⁴²

Обобщая вышесказанное, можно сделать несколько выводов. Во-первых, стратегическое решение руководства Монголии добиться в среднесрочной и более отдаленной перспективе существенного ускорения темпов экономического и социального развития страны путем интенсивного и эффективного освоения ряда крупных, стратегических месторождений полезных ископаемых послужило мощным толчком для разработки крупных проектов развития железнодорожного транспорта, включая модернизацию главной магистрали — УБЖД и строительство новых железных дорог. По существу, речь идет о новом качественном этапе развития железнодорожного транспорта Монголии, о модернизации и расширении железнодорожной сети страны в 2–3 раза.

Во-вторых, за возможность принять участие в реализации этих планов и будущих инвестиций, оцениваемых в 6–7 млрд. долл., развернулась конкуренция между заинтересованными крупными компаниями России, США, Китая, Южной Кореи и др. Несмотря на задержку с принятием руководством России решения о выделении крупного кредита для модернизации УБЖД, на усиление реальной конкуренции со стороны США, Китая и других стран, на определенные колебания монгольской стороны при выборе партнера, ОАО «РЖД» все-таки удалось не упустить инициативу и активно включиться в процесс модернизации УБЖД и строительства новых железных дорог в Монголии. Специалисты ОАО «РЖД» совместно с монгольскими партнерами оперативно разработали и предложили руководству Монголии новую, оригинальную, целостную Концепцию модернизации УБЖД и строительства новых железных дорог, которая, по нашему мнению, наиболее адекватно учитывает современные и стратегические национальные интересы России и Монголии. Тем самым, по существу, положено начало нового этапа российско-монгольского сотрудничества в области железнодорожного транспорта.

В-третьих, несмотря на разногласия по отдельным вопросам, российские и монгольские партнеры сумели договориться и подписать ряд важных документов, направленных на реализацию межправительственных соглашений.

Началась совместная работа по реализации намеченных масштабных проектов модернизации УБЖД и строительства новых железных дорог, которые свяжут крупные месторождения полезных ископаемых Монголии с рынками России, Китая, Японии, Южной Кореи и других стран АТР.

⁴¹ Монголия сегодня, 29.10.2010.

⁴² <http://www.news.mn> 05.01.2011; Монголия сегодня, 05.01.11.