

## Российско-монгольская граница: обновление пунктов пропуска и усиление инфраструктурной связанности

© 2023

DOI: 10.31857/S013128120028840-5

**Намжилова Виктория Очировна**

Кандидат экономических наук, старший научный сотрудник отдела региональных экономических исследований Бурятского научного центра СО РАН (адрес: 670047, Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 8). ORCID: 0000-0001-7362-4701. E-mail: dayavika@yandex.ru

Статья поступила в редакцию 26.10.2023.

*Аннотация:*

В статье анализируются изменения, происходящие на границе Монголии с Россией, рассматриваются планы двух государств по обустройству приграничной инфраструктуры. Отмечается взаимный высокий интерес к модернизации пунктов пропуска на границе. Монголия, в частности, обозначила восстановление пунктов пропуска ключевым направлением реализуемой «Политики нового возрождения». Россия, в свою очередь, большое внимание в текущих геополитических условиях уделяет сухопутным пунктам пропуска на востоке, в том числе на границе с Монголией. Особую значимость представляют пограничные переходы Кяхта — Алтанбулаг и Наушки — Сухэ-Батор, через которые осуществляется не только львиная доля российско-монгольской торговли, но и транзитные перевозки, включая контейнерные, по маршруту Китай — Европа и обратно. По мере развития на территории Монголии автодорожных коридоров, а в перспективе и железнодорожных, ожидается рост значимости пограничных переходов как по западному участку российско-монгольской границы (прежде всего Ташанта — Цаган-Нур), так и восточному (Соловьевск — Эрэнцав). Новые транспортные коридоры важны не только для максимального ускорения перемещения грузов и обеспечения растущих интересов российско-монгольской торговли. В связи с активизацией деловых и культурных связей, развитием трансграничного туризма возрастает также значимость монгольского вектора и в части обслуживания пассажирских потоков. Анализируя амбициозные инфраструктурные планы Монголии, автор приходит к выводу о формировании благоприятной среды для усиления инфраструктурной связанности стран, которая является ключевым условием для становления экономического коридора Китай — Монголия — Россия.

*Ключевые слова:*

Приоритетные пункты пропуска, инфраструктурные проекты, «Политика нового возрождения» Монголии, российско-монгольская торговля, транзитные коридоры.

*Источники финансирования:*

Данная статья подготовлена в рамках государственного задания № 121030500092-7 (проект «Разработка методологии обоснования направлений стратегического развития депрессивного региона в условиях эколого-экономических ограничений»).

*Благодарности:*

Памяти Людмилы Ивановны Кондрашовой — дорогого научного руководителя, вдохновившей на исследование не только Китая, но и Монголии.

*Для цитирования:*

Намжилова В.О. Российско-монгольская граница: обновление пунктов пропуска и усиление инфраструктурной связанности // Проблемы Дальнего Востока. 2023. № 6. С. 75–86. DOI: 10.31857/S013128120028840-5.

В начавшейся в 2022 г. активной переориентации транспортно-логистических потоков Россия большое внимание уделяет возможностям сухопутных пунктов пропуска на востоке — вдоль протяженной границы с Китаем и Монголией. Как справедливо отмечают исследователи, обустройство пограничной инфраструктуры, «которое еще недав-

но могло выглядеть вопросом периферийным, сейчас приобретает стратегическое государственное значение»<sup>1</sup>. Позиции России и Китая в этом вопросе совпадают: «всемерное развитие взаимосвязанной логистической системы» названо одним из ключевых направлений двустороннего экономического сотрудничества<sup>2</sup>. В приоритете как слаженная работа действующих пунктов пропуска (прежде всего на пограничном переходе Забайкальск — Маньчжурия), так и развитие новых железнодорожных и автомобильных пограничных переходов<sup>3</sup>.

Особый интерес с учетом открывающихся перспектив переориентации логистических потоков представляет российско-монгольский участок границы, во многом по причине фрагментарной транспортной освоенности территории Монголии. Сейчас, как никогда раньше, создаются благоприятные условия для инфраструктурной связанности в трансграничье России, Монголии и Китая. Можно сказать, идея создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия получила новое дыхание, и заявляемые ранее проекты оказались в фокусе внимания всех сторон<sup>4</sup>. Если с китайской стороны приграничная инфраструктура возводилась последовательно в последние два десятилетия<sup>5</sup>, то Монголия только приступает к активной фазе сетевого строительства железных и скоростных автомобильных дорог в рамках «Политики нового возрождения», принятой в конце 2021 г. Наряду с этим коррективы вносит обострение геополитической обстановки: как было отмечено, возрос интерес России к возможностям транспортных коридоров на востоке, включая направление транзита через Монголию в Китай и далее в другие страны Азии.

На протяженной — почти 3 500 км — границе России и Монголии расположено шестнадцать пограничных переходов, однако не все из них работают. В настоящий момент функционируют десять пограничных переходов, включая два железнодорожных и восемь автомобильных (рис. 1). Пассажирские и грузовые потоки по ним значительно разнятся. Исторически сложившиеся торговые маршруты и особенности развития транспортной сети определили высокую значимость пограничных переходов Кяхта — Алтанбулаг (автомобильный) и Наушки — Сухэ-Батор (ж/д). Через эти ключевые пограничные переходы не только осуществляется львиная доля двусторонней торговли, но и проходят транзитные товары. Остальные пограничные переходы имеют преимущественно локальное значение для перемещения пассажиров и грузов. Тем не менее, по мере развития на территории Монголии автодорожных коридоров, а в перспективе и железнодорожных, ожидается рост значимости пограничных переходов как на западном участке российско-монгольской границы (прежде всего Ташанта — Цаган-Нур), так и на восточном (Сольевск — Эрэнцав).

<sup>1</sup> Зуенко И. Логистика как фактор восточной политики России // РСМД. 21.09.2022.

URL: [https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/logistika-kak-faktor-vostochnoy-politiki-rossii/?sphrase\\_id=114447930](https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/logistika-kak-faktor-vostochnoy-politiki-rossii/?sphrase_id=114447930) (дата обращения: 18.09.2023).

<sup>2</sup> Совместное заявление Президента Российской Федерации и Председателя Китайской Народной Республики о плане развития ключевых направлений российско-китайского экономического сотрудничества до 2030 года // Президент России. 21.03.2023. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5919> (дата обращения: 15.09.2023).

<sup>3</sup> В 2022 г. произошли знаменательные долгожданные события: в июне введен в эксплуатацию автомобильный мост Благовещенск — Хэйхэ и открыт пункт пропуска Кани-Курган, а в ноябре запущено движение по железнодорожному мосту Нижнеленинское — Тунцзян.

<sup>4</sup> Дондоков З.Б.-Д., Намжилова В.О. Экономический коридор Китай — Монголия — Россия: выстраивание инфраструктурной связанности в условиях глобальных вызовов // ЭКО. 2022. № 12. С. 52–71. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-12-52-71

<sup>5</sup> 中蒙俄经济走廊建设重点问题研究 [Исследование основных проблем строительства экономического коридора Китай-Монголия-Россия]. 内蒙古自治区发展研究中心. 内蒙古自治区经济信息中心 著. 北京: 人民出版社, 2016年. 419页.

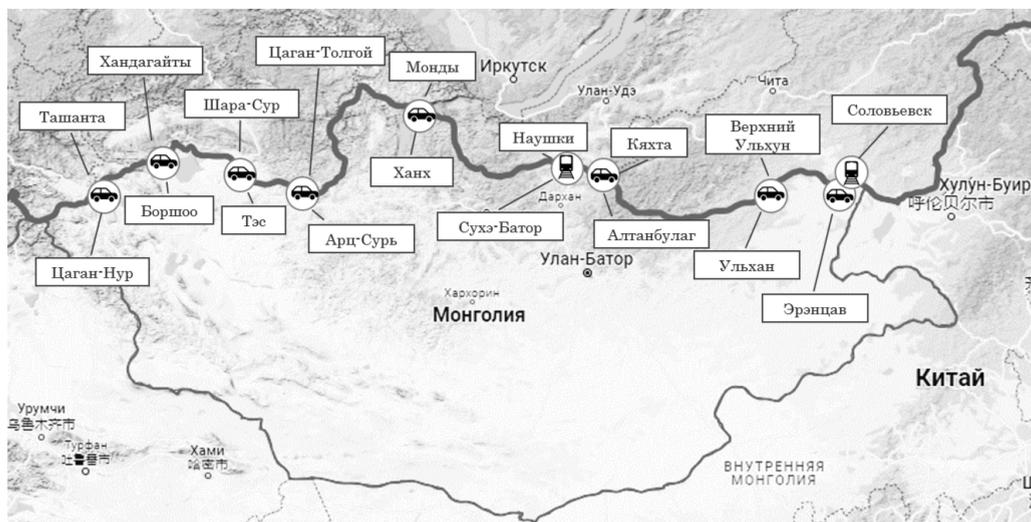


Рис. 1. Действующие пункты пропуска на российско-монгольской границе  
 Figure 1. Current Border Crossings on the Russian-Mongolia Border Line

Источник: ФГКУ Росгранстрой [Rosgranstroy].

URL: <https://rosgranstroy.ru/checkpoints> (дата обращения: 15.09.2023).

### Монголия: фокус на возрождении пунктов пропуска

Тема развития пограничных пунктов пропуска получила особую актуальность в Монголии с началом пандемии. Будучи сильно зависимой от экспорта минерального сырья и импорта потребительских товаров, страна болезненно ощутила негативные последствия от введения ограничений международных грузопотоков<sup>6</sup>. Фактически экономика Монголии оказалась тесно связанной с работой нескольких пограничных пунктов пропуска: Замын-Ууд и Алтанбулаг (импорт продуктов питания, товаров широкого потребления, оборудования и пр.), а также Гашуунсухайт и Шивэхурэн (вывоз угля в Китай). Уроки пандемии, в том числе необходимость создания адекватной трансграничной инфраструктуры, были учтены в среднесрочной программе развития «Новая политика возрождения» («Шинэ сэргэлтийн бодлого»), представленной правительством в декабре 2021 г.<sup>7</sup> В программу включен, в частности, комплекс мероприятий по обновлению пунктов пропуска на всем периметре госграницы, в том числе на участке границы с северным соседом — Российской Федерацией.

Пограничные пункты пропуска в Монголии рассматриваются не просто как точки входа и выхода, а как стратегически важные элементы инфраструктурной связанности<sup>8</sup>. Для того, чтобы втрое увеличить суммарную пропускную способность, предстоит

<sup>6</sup> Изотов Д.А. Периферийные экономики Северо-Восточной Азии в период пандемии COVID-19: Монголия и КНДР // *Регионалистика*. 2021. Т. 8. № 6. С. 85–100. DOI: 10.14530/reg.2021.6.85

<sup>7</sup> Ерөнхий сайд Л.Оюун-Эрдэнэ “Шинэ сэргэлтийн бодлого”-оо танилцуулж УИХ-ын чуулганд үг хэллээ [Премьер-министр Л.Оюун-Эрдэнэ представил «Политику нового возрождения» на сессии Великого Государственного Хурала] // *Монгол Улсын Засгийн газар*. 30.12.2021. URL: <https://mongolia.gov.mn/news/view/26228> (дата обращения: 10.01.2022).

<sup>8</sup> Б. Тулга: Боомт бол зөвхөн гарц орцын асуудал биш, стратегийн чухал ач холбогдол бүхий түшиц юм [Б. Тулга: пункты пропуска являются не просто точками входа и выхода, а стратегически важной опорой инфраструктурной связанности] // *АО Монцамэ*. 13.10.2023. URL: <https://montsame.mn/mn/read/328967> (дата обращения: 13.10.2023).

существенно модернизировать большинство пунктов пропуска, часть из которых находится в ненормативном состоянии. Для выполнения задач в рамках «Политики нового возрождения» в 2022 г. постановлением Правительства Монголии был учрежден специальный исполнительный орган — Национальный комитет по возрождению пограничных пунктов пропуска, руководитель которого имеет статус министра<sup>9</sup>. Этот шаг свидетельствует о высоком приоритете задачи обновления инфраструктуры вдоль границ.

Комитет провел оценку текущего состояния всех пунктов пропуска, включая временно закрытые. Пункты пропуска на границе с Россией были ранжированы по совокупности ряда показателей: обеспеченность инженерными сетями, развитость транспортной инфраструктуры, наличие генерального плана развития, намерение российской стороны развивать пограничный переход и т.д. Наиболее высокие баллы, характеризующие уровень и приоритетность развития, получили пункты пропуска Алтанбулаг (с российской стороны Кяхта), Боршоо (Хандагайты) и Сухэ-Батор (Наушки)<sup>10</sup>. Далее средние баллы присвоены пунктам пропуска Цаган-Нур (Ташанта), Эрэнцав (автомобильный, Соловьевск), Ульхан (Верхний Ульхун). Остальные пункты пропуска определены как малоразвитые или менее значимые. Комитетом структурирована информация по начатым и планируемым мероприятиям, обоснована необходимость приведения всех пунктов пропуска в нормативное состояние и увеличения пропускной способности отдельных пунктов в соответствии с планами развития транспортно-логистической сети как Монголии, так и России. Работы на границе предполагают увеличение числа полос для грузового и пассажирского транспорта, строительство новых зданий и сооружений, инженерных сетей, оснащение современным оборудованием, внедрение цифровых технологий и многое другое.

Аналогичная работа проходит и на границе Монголии с Китаем, где чрезвычайно актуально расширение пропускной способности пунктов пропуска, а также скорректированное планирование проектов развития. В частности, стороны согласовали важный шаг по крупнейшему пограничному переходу Замын-Ууд — Эрлянь, который в рамках эксперимента теперь будет работать круглосуточно<sup>11</sup>. Для отдельных пунктов пропуска проектные решения более масштабны. Так, в функционирующих на пределе возможностей автомобильных пунктах пропуска, расположенных в непосредственной близости от монгольских угольных месторождений, запланировано строительство железнодорожных переходов<sup>12</sup>.

Несмотря на приоритетность китайского направления в развитии приграничной инфраструктуры, Монголия стремится системно развивать свою транспортно-логистическую сеть, синхронизируя развитие железнодорожных и автодорожных коридо-

<sup>9</sup> Монгол Улсын Засгийн Газрын Тогтоол [Постановление Правительства Монголии № 342 от 14.09.2022] // *Эрх зүйн мэдээллийн нэгдсэн систем*. 14.09.2022. URL: <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=16531358260931> (дата обращения: 15.09.2023).

<sup>10</sup> Доклад Национального комитета по возрождению пограничных пунктов пропуска Монголии «Хилийн боомтын өнөөгийн нөхцөл байдал» [«Современное состояние пограничных пунктов пропуска»] на XV заседании Подкомиссии по региональному и приграничному сотрудничеству Российско-Монгольской Межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству, 4 апреля 2023 г., г. Улан-Удэ, Республика Бурятия. К сожалению, текст доклада не был размещен в открытом доступе.

<sup>11</sup> Пограничный переход Замын-Ууд-Эрлянь в качестве эксперимента будет работать круглосуточно // *АО Монцамэ*. 11.09.2023. URL: <https://montsame.mn/ru/read/326426> (дата обращения: 15.09.2023).

<sup>12</sup> Намжилова В.О., Батомункуев В.С. Монголо-китайская граница: преобразования приграничной инфраструктуры и влияние ЭППП // *Проблемы Дальнего Востока*. 2021. № 1. С. 21–32. DOI: 10.31857/S013128120013887–6

ров с ритмичной работой пограничных пунктов пропуска и на границе с Россией, особенно на фоне потепления торгово-экономических отношений<sup>13</sup>. Здесь стоит отметить, что российско-монгольская торговля в последние годы показывает исторические максимумы (в 2023 г. впервые ожидается достижение товарооборота в 3 млрд долл.), при этом формирующиеся тренды позволяют определить хорошие возможности для роста российского экспорта, прежде всего несырьевого<sup>14</sup>. Кроме того, Монголия настаивает на решении давно наболевшего вопроса о высоких тарифных и нетарифных барьерах для монгольских товаров на российском рынке<sup>15</sup>. Постепенное решение этих вопросов будет положительно влиять на рост грузопотоков через границу. Учитывая эти факторы, готовность Монголии к преобразованиям приграничной инфраструктуры можно считать своевременной.

### Россия: монгольский вектор в логистике перемен

Ключевая особенность происходящих сегодня изменений в монгольской транспортной инфраструктуре — высокая встречная заинтересованность российской стороны, связанная с необходимостью перераспределения грузовых потоков на Восток. Фактическое закрытие западных направлений стало катализатором новых логистических решений, включая апробирование различных транспортных коридоров, диверсификацию возможностей экспорта и импорта через сухопутные пункты пропуска. Этим объясняется растущий интерес к инфраструктурным возможностям восточного направления, в том числе в рамках сопряжения с инициативами Монголии и Китая<sup>16</sup>. Монгольский вектор важен не только для обслуживания растущего товарооборота, но и в связи с дополнительными перспективами выхода на рынок Китая и других азиатских стран.

В сформированный ранее Минтранс России перечень приоритетных пунктов пропуска, обеспечивающих основной транспортный поток<sup>17</sup>, вошли пять из десяти действующих пунктов на российско-монгольском участке государственной границы со сроками реализации работ по реконструкции: МАПП<sup>18</sup> Кяхта (завершено в 2021 г.), МАПП Хандагайты (2024 г.), ДАПП Монды (2026 г.), ЖДПП Наушки (2026 г.), МАПП Ташанта (2027 г.)<sup>19</sup>. Данные пункты пропуска в соответствии с унифицированными требованиями подлежат модернизации, по итогам которой их пропускная способность будет значитель-

<sup>13</sup> 祁治业,范丽君. 冷战后俄蒙关系的演进轨迹与基本特征 [Траектория эволюции и основные характеристики российско-монгольских отношений после «холодной войны»] // 俄罗斯学刊. 2023年. 第1期. 第99–119页.

<sup>14</sup> Намжилова В.О., Писковская А.А. Панорама российско-монгольской торговли: региональные особенности и структурные изменения // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2023. № 6. С. 44–56. DOI: 10.24412/2072–8042–2023–6–44–56

<sup>15</sup> Делегация Монголии на ВЭФ-2023 остро поставила вопрос об импортных тарифах // *GAZETA-№ 1.RU*. 12.09.2023. URL: <https://gazeta-n1.ru/news/society/125889/> (дата обращения: 15.09.2023).

<sup>16</sup> Лузянин С.Г. Россия — Монголия — Китай: исторические и современные трансформации // *Восток*. 2021. № 5. С. 141–152. DOI: 10.31857/S086919080016633–3

<sup>17</sup> Минтранс модернизирует 58 приоритетных пунктов пропуска через госграницу // *Российская газета*. 27.10.2021. URL: <https://rg.ru/2021/10/27/mintrans-modernizruet-58-prioritetnyh-punktov-propuska-cherez-gosgranicu.html> (дата обращения: 15.09.2023).

<sup>18</sup> МАПП — многосторонний автомобильный пункт пропуска (доступен для пересечения границы гражданами третьих стран), ДАПП — двусторонний автомобильный пункт пропуска.

<sup>19</sup> Доклад ФГКУ «Росгранстрой» «По вопросу развития пунктов пропуска на российско-монгольском участке государственной границы» на XV заседании Подкомиссии по региональному и приграничному сотрудничеству Российско-Монгольской Межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству, 4 апреля 2023 г., г. Улан-Удэ, Республика Бурятия. К сожалению, текст доклада не был размещен в открытом доступе.

но увеличена, особенно по МАПП Ташанта и ДАПП Монды (по последнему ожидается смена статуса на многосторонний пункт пропуска).

События последних двух лет внесли дополнительные коррективы — острая необходимость развития сухопутных пунктов пропуска на востоке России привела к целому ряду решений не только по границе с Китаем, но и по границе с Монголией. Так, по итогам совещания по вопросам развития дальневосточных городов (14 марта 2023 г.) Президентом РФ дан целый ряд поручений по развитию инфраструктуры, в том числе поручение о включении в перечень приоритетных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации ДАПП Верхний Ульхун и МАПП Соловьевск, расположенных в Забайкальском крае<sup>20</sup>. Приоритет подразумевает выделение финансирования не только для реконструкции пунктов пропуска, но и приведение в нормативное состояние автомобильных дорог, ведущих к ним. Таким образом, большинство из действующих пунктов пропуска на российско-монгольской границе ожидает модернизация (табл. 1).

Таблица 1 / Table 1

Действующие пункты пропуска на российско-монгольской границе  
Current Checkpoints on the Russian-Mongol Border

Субъект	Пункт пропуска (РФ)	Пункт пропуска (Монголия)	Статус и вид пункта пропуска	Включены в перечень приоритетных пунктов пропуска РФ
Республика Алтай	Ташанта	Цаган-Нур	Многосторонний автомобильный	+
Республика Тыва	Хандагайты	Боршоо	Многосторонний автомобильный	+
	Шара-Сур	Тэс	Двусторонний автомобильный	-
	Цаган-Толгой	Арц-Сурь	Двусторонний автомобильный	-
Республика Бурятия	Монды	Ханх	Двусторонний автомобильный	+ (с ожидаемой сменой статуса на многосторонний)
	Наушки	Сухэ-Батор	Многосторонний железнодорожный	+
	Кяхта	Алтанбулаг	Многосторонний автомобильный	+
Забайкальский край	Верхний Ульхун	Ульхан	Двусторонний автомобильный	Поручение Президента РФ
	Соловьевск	Эрэнцав	Многосторонний автомобильный	Поручение Президента РФ
	Соловьевск	Эрэнцав	Двусторонний железнодорожный	-

Источник: ФГКУ Росгранстрой [Rosgranstroy]. URL: <https://rosgranstroy.ru/checkpoints> (дата обращения 15.09.2023).

<sup>20</sup> Перечень поручений Президента РФ по итогам совещания по вопросам развития дальневосточных городов // Президент России. 05.05.2023. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/71112> (дата обращения: 15.09.2023).

Обозначенные мероприятия по модернизации пунктов пропуска являются весьма своевременными и, можно сказать, синхронизируются с планами развития транспортных коридоров через Монголию. Еще раз отметим растущий интерес России к Монголии, хотя до сих пор монгольскому направлению уделялось мало внимания в российских проектах продвижения евразийской интеграции<sup>21</sup>. Монгольский вектор в «новой логистике» отдельно упомянут в новой, принятой весной 2023 г., Концепции внешней политики России, определяющей перспективные направления и принципы стратегии страны на международной арене<sup>22</sup>.

Значимость монгольского вектора растет не только в части обеспечения быстрого перемещения грузов, но и обслуживания пассажирских потоков. Ожидается, что на рост пересечения российско-монгольской границы повлияет сразу несколько факторов: интенсификация деловых и гуманитарных связей, развитие туристического бренда «Великий чайный путь», стимулирование въездного туризма в Монголии<sup>23</sup>, а также выбор россиянами аэропорта монгольской столицы в качестве точки транзита в другие страны (актуально после отмены прямого воздушного сообщения из-за антироссийских санкций). Рост пассажиропотока коснется, в первую очередь, крупных пограничных переходов Кяхта — Алтанбулаг, Наушки — Сухэ-Батор, Ташанта — Цаган-Нур, но кроме них затронет и пограничный переход Монды — Ханх. Привлекательность последнего связана с развитием туристического отдыха на озере Хубсугул в Монголии и на озере Байкал в России. Присвоение многостороннего статуса пограничному переходу позволит туристам из третьих стран посещать сразу два озера.

### Перспективы усиления инфраструктурной связанности

Вопросу развития пунктов пропуска было уделено много внимания на прошедшем XV заседании Подкомиссии по региональному и приграничному сотрудничеству Российско-Монгольской Межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству (4 апреля 2023 г.). Так, монгольской стороной было предложено внести изменения в Соглашение между Правительством Монголии и Правительством Российской Федерации о пограничных пунктах пропуска и упрощенном сообщении через монголо-российскую государственную границу, а именно «создать новый железнодорожный пункт пропуска Арц-Сурь — Цаган-Толгой» и «изменить статус пункта пропуска Эрэнцав — Соловьевск с двустороннего грузового и пассажирского железнодорожного сообщения на многосторонний». Эти предложения отражают видение Монголии по перспективному запуску Западного и Восточного железнодорожных коридоров в рамках создания экономического коридора Китай — Монголия — Россия.

В общих чертах у формирующегося инфраструктурного каркаса можно выделить три зоны, которые претендуют на развитие транзитных коридоров — железнодорожных и/или автомобильных.

*Центральная зона.* Именно через эту зону в настоящее время осуществляется международный транзит, а также большая часть российско-монгольской торговли. В последние годы фиксируется рост грузоперевозок по существующей инфраструктуре (построенная в середине XX в. Трансмонгольская железная дорога и шоссе АН-3 Азиатской сети автомобильных дорог), о чем косвенно свидетельствуют данные табл. 2. Дальней-

<sup>21</sup> Larin V.L. New architecture of Pacific Asia in the 21st century: opportunities and challenges for Mongolia and Pacific Asia // *The Mongolian Journal of International Affairs*. 2021. Vol. 22. Pp. 42–53. DOI: 10.5564/mjia.v22i1.1771

<sup>22</sup> Указ об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации // *Президент России*. 31.03.2023. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/70811> (дата обращения: 15.09.2023).

<sup>23</sup> 2023–2025 гг. объявлены «годами посещения Монголии».

шее развитие требует снятия инфраструктурных ограничений. Речь идет о приоритетном проекте экономического коридора — модернизации железной дороги Замын-Ууд/Эрлянь — Улан-Батор — Наушки/Сухэ-Батор, так называемого Центрального железнодорожного коридора<sup>24</sup>. Электрификация и строительство второй колеи железной дороги — финансово чрезвычайно затратные, технологически и организационно сложные мероприятия, требующие согласования с российской стороной (половина акций АО «Улан-Баторская железная дорога» принадлежит РФ). Практическая реализация проекта находится в режиме ожидания долгое время, технико-экономическое обоснование еще не готово.

Таблица 2 / Table 2

Количество груза, проследовавшего через крупнейшие пункты пропуска на российско-монгольской границе (тыс. тонн)  
The Amount of Cargo Passed through the Largest Checkpoints on the Russian-Mongolian Border (thousand tons)

Пункт пропуска	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
МАПП Кяхта	84,43	126,23	148,79	169,13	190,2	145,1	140,9	232,1
ЖДПП Наушки	3 978,7	2 383,7	5 514,9	6 170,3	6 910,8	7 380,6	7 638,5	6 002,5

Источник: данные Бурятской таможни Федеральной таможенной службы РФ [data from the Buryat customs of the Federal Customs Service of the Russian Federation]. URL: <https://customs.gov.ru/> (дата обращения 15.09.2023).

**Восточная зона.** Здесь определенные ожидания связаны с развитием Восточного железнодорожного коридора, который свяжет Транссибирскую магистраль с железными дорогами Северо-Восточного Китая через Забайкальский край и монгольские аймаки Дорнод и Сухбаатар. В настоящее время имеется только ответвление от Транссиба до российско-монгольской границы (пограничный переход Соловьевска — Эрэнцав) и далее 268-километровый участок по территории Монголии — построенная в 1939 г. железная дорога Эрэнцав — Чойбалсан (станция Баянтумэн), которая практически не используется. Проект продолжения железной дороги до границы с Китаем (Чойбалсан — Хут — Бичигт) существует давно, но только сейчас к нему появился практический интерес. На это направление, дублирующее на российско-китайской границе железнодорожную ветку через переход Забайкальск — Маньчжурия, возможно будет переориентировать часть растущих товарных потоков между Россией и Китаем, а также экспорт монгольского минерального сырья с осваиваемых месторождений угля и нефти. Для России это возможность регулировать плотные потоки на Восточном полигоне и снизить нагрузку на дальневосточные морские порты.

**Западная зона.** В этой части активно идет работа по запуску автодорожного коридора по маршруту АН-4 Азиатский сети автомобильных дорог, который связывает российские регионы Западной Сибири (через пункт пропуска Ташанта в Республике Алтай) и западные аймаки Монголии с китайским Синьцзян-Уйгурским автономным районом, далее — с Пакистаном. В 2022 г. монгольский участок дороги был запущен в эксплуатацию, в сентябре 2023 г. состоялся пилотный автопробег грузовых транспортных средств по маршруту Урумчи (Китай) — Кобдо (Монголия) — Новосибирск (Россия)<sup>25</sup>. Пред-

<sup>24</sup> Намжилова В.О. Инфраструктурный ландшафт в трансграничье России, Монголии и Китая: преобразования и ориентиры // *Азия и Африка сегодня*. 2022. № 11. С. 13–20. DOI: 10.31857/S032150750020155–2

<sup>25</sup> В Новосибирск прибыла колонна тестового автопробега Китай-Монголия-Россия // *Агентство автомобильного транспорта Министерства транспорта РФ*. 27.09.2023. URL: [https://rosavtotransport.ru/ru/press/news/2023/09/27/news\\_1534.html](https://rosavtotransport.ru/ru/press/news/2023/09/27/news_1534.html) (дата обращения: 30.09.2023).

ставляется, что стратегическое значение МАПП Ташанта после ожидаемой реконструкции будет только расти по мере интенсификации автомобильных грузоперевозок. В целом, тема формирования короткого маршрута в Западный Китай через Монголию обсуждается на высоком уровне, о чем свидетельствуют недавние поручения Президента РФ<sup>26</sup>. И если по автодорожному коридору есть определенная ясность, то по потенциальному железнодорожному коридору (предполагается через пункт пропуска Цаган-Толгой в Республике Тыва) стороны только приходят к общему пониманию. Так, проект строительства железнодорожной ветки Курагино — Кызыл — Элегест далеко не новый и с разной периодичностью обсуждается в России много лет<sup>27</sup>. Но сегодня изменился взгляд на его функциональное назначение: при условии строительства железной дороги Арц-Сурь — Нарийнсухайт — Шивэхурэн в Монголии этот коридор (так называемый Западный железнодорожный коридор) интересен с точки зрения разгрузки Восточного полигона<sup>28</sup>.

\* \* \*

Модернизация пунктов пропуска на российско-монгольской границе проходит в условиях масштабной трансформации транспортно-логистических потоков, роста интереса российских федеральных властей к монгольскому направлению. Необходимо не только приводить пункты пропуска в нормативное состояние и расширять физические параметры пропускной способности — многое зависит от своевременного взаимодействия транспортных ведомств двух стран, пограничных служб, таможенных органов. В условиях заметного увеличения потоков грузовых и легковых транспортных средств, а также роста транзитного перемещения товаров необходимо оптимизировать режим работы пунктов пропуска<sup>29</sup>. Для многих пограничных переходов актуально увеличение времени работы, а на переходе Кяхта — Алтанбулаг актуально введение круглосуточного режима работы для досмотра грузового транспорта (в настоящее время круглые сутки обслуживается лишь пассажирский транспорт). Кроме того, монгольской стороной поднимается вопрос о возобновлении работы временно закрытых пунктов пропуска, таких как Бага-Илэнх и Зэлтэр (с российской стороны, соответственно, это пункты пропуска Айнек-Гол и Желтура на территории Республики Бурятия)<sup>30</sup>. Их открытие может быть целесообразным не столько по экономическим параметрам, сколько из-за социального эффекта для отдаленных приграничных территорий.

Очевидно, что вопросы совершенствования пунктов пропуска решаются в рамках более масштабных инфраструктурных проектов. В целом, тема развития транспортных коридоров стала одной из ключевых в российско-монгольской повестке в текущих геополитических условиях, что широко обсуждалось и на полях Восточного экономиче-

<sup>26</sup> Перечень поручений по итогам совещания по вопросам социально-экономического развития Красноярского края // *Президент РФ*. 11.10.2023. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/72493> (дата обращения: 13.10.2023).

<sup>27</sup> Проект магистрали “Элегест — Кызыл — Курагино” // *Инженерная защита*. 01.08.2014. URL: <https://territoryengineering.ru/infrastrukturmayaya-revolyuutsiya/proekt-magistrali-elegest-kyzyl-kuragino/> (дата обращения: 13.10.2023).

<sup>28</sup> Проект строительства железной дороги Кызыл — Курагино развернут на Китай // *РБК*. 15.06.2022. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreeneews/62a956199a79470a508f4f5f> (дата обращения: 13.10.2023).

<sup>29</sup> Сибирские и монгольские таможенники обсудили вопросы взаимодействия в условиях роста грузопотока // *Альта-софт*. 20.04.2023. URL: [https://www.alta.ru/sfo\\_news/100039/](https://www.alta.ru/sfo_news/100039/) (дата обращения: 15.09.2023).

<sup>30</sup> Монголия хочет открыть погранпереходы Бага-Илэнх (река Айнек) и Зэлтэр-Желтура, где пока нет инфраструктуры // *GAZETA-№ 1.RU*. 26.10.2023. URL: <https://gazeta-n1.ru/news/society/127201/> (дата обращения: 26.10.2023).

ского форума (12 сентября 2023 г.)<sup>31</sup>. Как будут включаться российские приграничные регионы в формирующийся инфраструктурный каркас, как будут проявляться в коммуникации страны с внешним миром, покажет время<sup>32</sup>. Безусловно, реализация транспортно-логистических решений в тесной связке с обновлением пунктов пропуска будет играть большую роль в трех плоскостях: на локальном уровне (эффект для регионов), на уровне двусторонних взаимодействий России и Монголии, а также на глобальном (становление экономического коридора Китай — Монголия — Россия).

### Литература

- Дондоков З.Б.-Д., Намжилова В.О. Экономический коридор Китай — Монголия — Россия: выстраивание инфраструктурной связанности в условиях глобальных вызовов // *ЭКО*. 2022. № 12. С. 52–71. DOI: 10.30680/ЕСО0131–7652–2022–12–52–71
- Изотов Д.А. Периферийные экономики Северо-Восточной Азии в период пандемии COVID-19: Монголия и КНДР // *Регионалистика*. 2021. Т. 8. № 6. С. 85–100. DOI: 10.14530/reg.2021.6.85
- Лузянин С.Г. Россия — Монголия — Китай: исторические и современные трансформации // *Восток*. 2021. № 5. С. 141–152. DOI: 10.31857/S086919080016633–3
- Намжилова В.О. Инфраструктурный ландшафт в трансграничье России, Монголии и Китая: преобразования и ориентиры // *Азия и Африка сегодня*. 2022. № 11. С. 13–20. DOI: 10.31857/S032150750020155–2
- Намжилова В.О., Батомункуев В.С. Монголо-китайская граница: преобразования приграничной инфраструктуры и влияние ЭПШП // *Проблемы Дальнего Востока*. 2021. № 1. С. 21–32. DOI: 10.31857/S013128120013887–6
- Намжилова В.О., Писковская А.А. Панорама российско-монгольской торговли: региональные особенности и структурные изменения // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2023. № 6. С. 44–56. DOI: 10.24412/2072–8042–2023–6–44–56
- Совместное заявление Президента Российской Федерации и Председателя Китайской Народной Республики о плане развития ключевых направлений российско-китайского экономического сотрудничества до 2030 года // *Президент России*. 21.03.2023. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5919> (дата обращения: 15.09.2023).
- Сысоева Н.М. Забайкалье как узел коммуникаций с внешним миром: потенциал и риски // *Регион: экономика и социология*. 2023. № 3 С. 265–281. DOI: 10.15372/REG20230311
- Larin V.L. New architecture of Pacific Asia in the 21st century: opportunities and challenges for Mongolia and Pacific Asia // *The Mongolian Journal of International Affairs*. 2021. Vol. 22. Pp. 42–53. DOI: 10.5564/mjia.v22il.1771
- 中蒙俄经济走廊建设重点问题研究 [Исследование основных проблем строительства экономического коридора Китай-Монголия-Россия]. 内蒙古自治区发展研究中心. 内蒙古自治区经济信息中心 著. 北京: 人民出版社, 2016年.
- 祁治业, 范丽君. 冷战后俄蒙关系的演进轨迹与基本特征 [Траектория эволюции и основные характеристики российско-монгольских отношений после «холодной войны»] // *俄罗斯学刊*. 2023年. 第1期. 第99–119页.

### Russian-Mongolian Border: Updating Checkpoints and Strengthening Infrastructure Connectivity

**Victoria O. Namzhilova**

Ph.D. (Economics), Senior Researcher, Department of Regional Economic Studies, Buryat Scientific Centre, Siberian Branch, Russian Academy of Sciences (address: 8, Sakhyanovoy Str., Ulan-Ude, 670047, Russian Federation). ORCID: 0000–0001–7362–4701.

E-mail: dayavika@yandex.ru

<sup>31</sup> На ВЭФ-2023 обсудили расширение логистики между Россией и Монголией // *Информ Полис online*. 14.10.2023. URL: <https://www.infpol.ru/256329-na-vef-2023-obsudili-rasshirenie-logistiki-mezhdu-rossiey-i-mongoliej/> (дата обращения: 19.09.2023).

<sup>32</sup> Сысоева Н.М. Забайкалье как узел коммуникаций с внешним миром: потенциал и риски // *Регион: экономика и социология*. 2023. № 3 С. 265–281. DOI: 10.15372/REG20230311

Received 26.10.2023.

Abstract:

The article analyzes the changes on the border of Mongolia with Russia and examines the plans of the two states to develop border infrastructure. There is mutual high interest in modernizing checkpoints. On the one hand, Mongolia has identified the recovery of checkpoints as a key direction of the “New Revival Policy” being implemented. On the other hand, in the current geopolitical conditions, Russia pays great attention to the capabilities of land checkpoints in the east. The author emphasizes the high importance of the border crossings Kyakhta — Altanbulag and Naushki — Sukhbaatar, through which not only bilateral trade is carried out, but also transit goods, including containers on the China — Europe route and back. At the same time, the author notes that as road corridors develop on the territory of Mongolia, and in the future also railway ones, the importance of border crossings is expected to increase both along the western section of the Russian-Mongolian border (primarily Tashanta — Tsagaannuur crossing) and eastern (Solovyovsk — Ereentsav crossing). New transport corridors are important to ensure the transit of goods and the growing Russian-Mongolian trade. The importance of the Mongolian vector is growing not only in terms of ensuring the rapid transportation of goods, but also servicing passenger flows across the border — business and cultural ties are intensifying, and cross-border tourism is developing. Analyzing the ambitious infrastructure plans of Mongolia, the author concludes that favorable conditions has been created to strengthen the infrastructural connectivity of the countries, which is a key condition for the establishment of the China-Mongolia-Russia economic corridor.

Key words:

Priority checkpoints, infrastructure projects, “New Revival Policy” of Mongolia, Russian-Mongolian trade, transit corridors.

Funding sources:

The article was prepared with the support of the state assignment No. 121030500092–7 (the project “Development of a methodology for the substantiation of strategic development of the depressive region in environmental and economic restrictions”).

Acknowledgements:

In memory of Lyudmila Ivanovna Kondrashova, a dear scientific supervisor who inspired the study of not only China, but also Mongolia.

For citation:

Namzhilova V.O. Russian-Mongolian Border: Updating Checkpoints and Strengthening Infrastructure Connectivity // Far Eastern Studies. 2023. No. 6. Pp. 75–86.  
DOI: 10.31857/S013128120028840-5.

## References

- Dondokov Z.B.-D., Namzhilova V.O. Ekonomicheskij koridor Kitaj — Mongoliya — Rossiya: vystraivanie infrastrukturnoj svyazannosti v usloviyah global'nyh vyzovov [China — Mongolia — Russia Economic Corridor: building infrastructure connectivity in the face of global challenges]. *ECO*. 2022. No. 12. S. 52–71. DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2022–12–52–71. (In Russ.)
- Izotov D.A. Periferiinye ehkonomiki Severo-Vostochnoi Azii v period pandemii COVID-19: Mongoliya i KNDR [The small economies of North-East Asia during the COVID-19 pandemic: Mongolia and DPRK]. *Regionalistica*. 2021. No. 6. S. 85–100. DOI: 10.14530/reg.2021.6.85. (In Russ.)
- Larin V.L. New architecture of Pacific Asia in the 21st century: opportunities and challenges for Mongolia and Pacific Asia. *The Mongolian Journal of International Affairs*. 2021. Vol. 22. Pp. 42–53.
- Luzyanin S.G. Rossiya — Mongoliya — Kitai: istoricheskie i sovremennye transformatsii [Russia — Mongolia — China: historical and modern transformations]. *Vostok (Oriens)*. 2021. No. 5. S. 141–152. DOI: 10.31857/S086919080016633–3. (In Russ.)
- Namzhilova V.O. Infrastrukturnyi landshaft v transgranich'e Rossii, Mongolii i Kitaya: preobrazovaniya i orientiry [Infrastructure landscape in the transborder region of Russia, Mongolia and China: transformations and landmarks]. *Aziya i Afrika segodnya*. 2022. No. 11. S. 13–20. DOI: 10.31857/S032150750020155–2. (In Russ.)
- Namzhilova V.O., Batomunkuev V.S. Mongolo-kitayskaya granitsa: preobrazovaniya prigranichnoi infrastruktury i vliyaniye EPSHP [Mongolian Chinese border: transforming border infrastructure and the

impact of the SREB]. *Problemy Dal'nego Vostoka*. 2021. No. 1. S. 21–32. DOI: 10.31857/S013128120013887–6. (In Russ.)

Namzhiłova V.O., Piskovaya A.A. Panorama rossijsko-mongol'skoj trgovli: regional'nye osobennosti i strukturnye izmeneniya [Russian-Mongolian Trade: regional aspect and structural changes]. *Rossijskij vneshneekonomičeskij vestnik*. 2023. No. 6. S. 44–56. DOI: 10.24412/2072–8042–2023–6–44–56 (In Russ.)

Sovmestnoe zayavlenie Prezidenta Rossijskoj Federacii i Predsedatelya Kitajskoj Narodnoj Respubliki o plane razvitiya klyuchevyh napravlenij rossijsko-kitajskogo ekonomičeskogo sotrudničestva do 2030 goda [Joint statement by the President of the Russian Federation and the Chairman of the People's Republic of China on the development plan for key areas of Russian-Chinese economic cooperation until 2030]. *Prezident Rossii*. 21.03.2023. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5919> (accessed: 15.09.2023). (In Russ.)

Sysoeva N.M. Zabajkal'e kak uzel kommunikacij s vneshnim mirom: potencial i riski [Transbaikalia as a communication hub with the outside world: potential and risks]. *Region: ekonomika i sotssioligiya* 2023. No. 3. S. 265–281. DOI: 10.15372/REG20230311. (In Russ.)

中蒙俄经济走廊建设重点问题研究 [Research on key issues in the construction of the China — Mongolia — Russia Economic Corridor] / 内蒙古自治区发展研究中心 内蒙古自治区经济信息中心 著. 北京: 人民出版社, 2016年. (In Chin.)

祁治业, 范丽君. 冷战后俄蒙关系的演进轨迹与基本特征 [Qi Zhiye, Fan Lijun. The evolution trajectory and basic characteristics of Russia-Mongolia relations after the Cold War]. *俄罗斯学刊*. 2023年. 第1期. 第99–119页. (In Chin.)