

DOI: 10.31857/S086919080029252-4

## «ПОЛИТИКА НОВОГО ВОЗРОЖДЕНИЯ» МОНГОЛИИ: ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ<sup>1</sup>

© 2024

В.О. НАМЖИЛОВА <sup>а</sup>

<sup>а</sup> – Бурятский научный центр СО РАН, Улан-Удэ, Россия  
ORCID: 0000-0001-7362-4701; dayavika@yandex.ru

**Резюме:** В статье рассматриваются особенности «Политики нового возрождения» Монголии – первого этапа реализации долгосрочной стратегии «Видение – 2050». Оперативно разработанная «Политика нового возрождения» знаменует собой важный шаг в корректировке экономической политики в условиях глобальных вызовов и направлена на устранение ограничивающих экономическое развитие факторов, болезненно проявившихся в период пандемии COVID-19. Автор анализирует шесть направлений, обозначенных монгольским правительством: это возрождение пунктов пропуска, энергетической отрасли, промышленности, городов и сел, зеленого развития и эффективного государственного управления. Более детально исследуется направление, касающееся инфраструктуры пограничных переходов и транспортно-логистической сети Монголии, включая строительство железных дорог и автомобильных дорог с твердым покрытием, открытие международных аэропортов, создание «сухих портов» и др. Автор выделяет специфику внешней торговли и связанных с ней грузопотоков, отмечает чрезвычайную актуальность масштабных инфраструктурных преобразований, поскольку последующая эффективность внешнеторговых связей Монголии в высокой степени будет зависеть от транспортно-логистической среды. В 2022 г. уже реализован образцовый проект «Политики нового возрождения»: построена железная дорога Зуунбаян – Ханги, которая позволит разгрузить пограничный переход Замын-Ууд – Эрлянь на границе с Китаем. Кроме обеспечения условий для бесперебойной торговли Монголии важно использовать свои преимущества как транзитной территории, особенно в текущий благоприятный период, когда Китай активно продвигает сухопутные грузоперевозки, а Россия сосредотачивается на восточном направлении. В текущих условиях Монголия намерена форсировать запуск железнодорожных и автомобильных коридоров. Так, в планы «Политики нового возрождения» включено строительство железной дороги Чойбалсан – Хуут – Бичигт на востоке и железной дороги Арц-Суурь – Нарийнсухайт – Шивээхурэн на западе. Автор приходит к выводу о формировании благоприятной среды для усиления инфраструктурной связанности Монголии с соседними странами, которая является ключевым условием для становления экономического коридора Китай – Монголия – Россия.

**Ключевые слова:** Монголия, «Политика нового возрождения», «Алсын хараа – 2050», инфраструктурные проекты, транспортные коридоры, пункты пропуска, экономический коридор Китай – Монголия – Россия.

**Для цитирования:** Намжилова В.О. «Политика нового возрождения» Монголии: инфраструктурные приоритеты. *Восток (Oriens)*. 2024. № 1. С. 165–176. DOI: 10.31857/S086919080029252-4

<sup>1</sup> Статья подготовлена в рамках государственного задания №121030500092-7 (проект «Разработка методологии обоснования направлений стратегического развития депрессивного региона в условиях эколого-экономических ограничений»).

MONGOLIA'S «NEW REVIVAL POLICY»:  
INFRASTRUCTURE PRIORITIES

© 2024

Victoria O. NAMZHILOVA<sup>a</sup>

<sup>a</sup> – Buryat Scientific Centre, Siberian Branch,  
Russian Academy of Sciences, Ulan-Ude, Russia  
ORCID: 0000-0001-7362-4701; dayavika@yandex.ru

**Abstract:** *The article examines the features of the “New Revival Policy” in Mongolia – the first stage of the long-term strategy “Vision – 2050”. The policy marks an important step in adjusting economic policy in the face of global challenges and aims to encourage Mongolia’s post-pandemic recovery by opening up the country to domestic and foreign investment. The author analyzes the six priority areas of the new policy: revival of the border checkpoints, energy, industrialization, urban and rural recovery, green development, and public sector efficiency. The author briefly examines the recovery of border crossings, transport and logistics network of Mongolia, including the construction of railways, opening of international airports, establishment of “dry ports”, etc. The author highlights the specifics of foreign trade and related cargo flows, notes the extreme relevance of large-scale infrastructure construction and upgrading. In addition to ensuring conditions for effective foreign trade, it is important for Mongolia to use its advantages as a transit territory, especially in the current period, when China is actively promoting overland cargo transportation and Russia is focusing on the eastern direction. Mongolia intends to speed up the launch of new railway and road corridors: the plans of the “New Revival Policy” include the construction of the Choibalsan – Khuut – Bichigt railway in the east and the Arts-Suur – Nariinsukhait – Shiveekhuren railway in the west. Thereby, a favorable environment for strengthening Mongolia’s infrastructure connectivity with the neighboring countries will be formed, which is an important condition for the development of the China-Mongolia-Russia Economic Corridor.*

**Keywords:** Mongolia, New Revival Policy, “Vision – 2050”, infrastructure projects, transport corridors, border crossings, China – Mongolia – Russia Economic Corridor.

**For citation:** Namzhilova V.O. Mongolia’s “New Revival Policy”: Infrastructure Priorities. *Vostok (Oriens)*. 2024. No. 1. Pp. 165–176. DOI: 10.31857/S086919080029252-4

В декабре 2021 г. правительством Монголии во главе с премьер-министром Л.Оюун-Эрдэнэ была представлена «Политика нового возрождения» (монг. «Шинэ сэргэлтийн бодлого») – среднесрочная программа развития страны. Она направлена на снижение негативного влияния пандемии COVID-19 и в целом на укрепление экономической независимости и самодостаточности Монголии посредством активного партнерства между государственным и частным секторами. Ключевой задачей данной политики стало своевременное устранение факторов, ограничивающих развитие страны. Имеются в виду неразвитая инфраструктура, проблемы энергообеспечения, несбалансированное развитие городов и сельских поселений, неэффективное государственное управление и др. Большинство из этих давно назревших проблем особо остро проявилось в период пандемии COVID-19, и по итогам 2020 г. экономика Монголии испытала сильнейшее падение с 1990-х гг. (–5,3% ВВП). Оперативно разработанный правительством пакет мер под общим названием «Политика нового возрождения» был утвержден постановлением Великого Государственного Хурала (парламент Монголии) №106 от 30 декабря 2021 г. [Шинэ сэргэлтийн, 2021].

## КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ «ПОЛИТИКИ НОВОГО ВОЗРОЖДЕНИЯ»

Проведение этой политики в жизнь предполагается в период до 2030 г. По существу, она представляет первый этап принятой ранее долгосрочной программы развития «Видение – 2050» (монг. «Алсын хараа – 2050») [*«Алсын»... хөгжлийн бодлого*, 2021], подготовка которой пришлась на 2019 г., а утверждение постановлением ВГХ №52 от 13 мая 2020 г. [*«Алсын»... батлах тухай*, 2020] – на начало пика пандемии. Вследствие этого потребовалась актуализация экономической политики, поскольку последствия от введения жестких карантинных мер внутри страны и на пограничных пропускных пунктах оказались крайне болезненными для экономики Монголии, сильно зависящей от экспорта минерального сырья и импорта потребительских товаров [Изотов, 2021 с. 86–91].

«Политика нового возрождения» реализуется по шести ключевым направлениям:

1. *«Возрождение пунктов пропуска»* («боомтын сэргэлт»). Данное направление не ограничивается, как может показаться на первый взгляд, точечными мерами по улучшению инфраструктуры пограничных переходов, обеспечивающих циркуляцию торговых связей Монголии с внешним миром. Мероприятия в рамках данного направления гораздо шире по охвату и предполагают строительство национальной железнодорожной сети, увеличение пропускной способности Трансмонгольской железной дороги, соединение пограничных пунктов пропуска автомобильными дорогами с твердым покрытием, создание свободных экономических зон и др. Данное направление будет более подробно рассмотрено в следующем блоке статьи.

2. *«Возрождение энергетики»* («эрчим хүчний сэргэлт»). Основные усилия в рамках данного направления будут направлены на создание единой электроэнергетической системы в Монголии, ее выход на международный электроэнергетический рынок и активное участие в энергетической интеграции Северо-Восточной Азии. С этой целью запланировано увеличение энергетических мощностей, строительство распределительных сетей, внедрение цифровых технологий, ввод в эксплуатацию объектов генерации на возобновляемых источниках энергии, включая гидроэлектростанцию Эрдэнэбузэн [*Ерөнхий сайд*, 2021]. Также планируется возобновить строительство ГЭС на р. Эгийн-Гол, которое было приостановлено из-за довольно резкой реакции России по поводу потенциальной угрозы для экосистемы озера Байкал. Пока по проекту нет окончательного решения – продолжается оценка воздействия на окружающую среду, но реализация проекта признается крайне необходимой для обеспечения электроэнергией западных регионов страны. На сегодняшний день в Монголии действуют пять электроэнергетических систем регионального значения, мощности которых недостаточны для удовлетворения растущего энергопотребления, при этом порядка 40% сетей признаются изношенными. Кроме того, 1/5 потребности в электричестве покрывается за счет импорта из Китая и России. Здесь Монголии важно найти баланс, поскольку при огромных ресурсах возобновляемых (ветер, солнце) и невозобновляемых источников энергии (уголь) в стране с обширной территорией проживает малочисленное население и слабо развито энергоемкое, работающее по непрерывному графику производство [Бат-Эрдэнэ и др., 2021, с. 68–75].

3. *«Возрождение промышленности»* («аж үйлдвэрлэлтийн сэргэлт»). Развитие промышленного производства в Монголии имеет большой потенциал: подавляющая часть добываемых природных ресурсов экспортируется в необработанном виде, в то же время страна импортирует до 90% потребительских товаров из-за рубежа. Ставится задача удлинения цепочек добавленной стоимости на территории Монголии для сырьевых товаров и выпуска конечной продукции – для сельскохозяйственных. Планируется развивать переработку медного концентрата в г. Эрдэнэт, обогащение угля на месторождении Тавантолгой,

сталелитейное производство в г. Дархан и аймаке Сэлэнгэ, кожевенное производство в Дархане. Критически важным для укрепления экономической независимости называется безотлагательный запуск нефтеперерабатывающего завода для самообеспечения страны топливом (речь идет о строительстве НПЗ в сомоне Алтанширээ в аймаке Дорноговь, а также 530-километрового трубопровода для транспортировки сырой нефти с месторождения Тамсагбулаг в аймаке Дорнод) [Газрын тос, 2022]. Как отмечается, «необходимо идти в ногу с четвертой промышленной революцией, пересмотреть политику индустриализации в соответствии с тенденциями цифровой экономики», включая внедрение информационных технологий в промышленность, масштабную автоматизацию бизнес-процессов и распространение искусственного интеллекта.

4. «Возрождение городов и сельских поселений» («хот, хөдөөгийн сэргэлт»). Острая необходимость сбалансированного развития городов и сельской местности исходит из особенностей расселения в стране: практически половина населения из 3,4 млн человек сосредоточена в столице Монголии. Экономическая активность в Улан-Баторе (возможности заработка, учебы и др.) определяет быстрый прирост его населения за счет миграции в него со всей страны: если в 2000 г. численность столичного населения составляла около 0,8 млн человек (33% населения страны), то в 2021 г. этот показатель удвоился и превысил 1,6 млн (48% населения) [Статистикийн, 2023]. Демографическая нагрузка на столицу продолжает расти, усугубляя проблемы качества жизни в городе (плотная застройка в центре, широко разбросанный юрточный пригород с минимумом бытовых удобств, многочасовые пробки на дорогах и др.). Снижению концентрации населения в столице должна способствовать вышеупомянутая организация промышленного производства в разных городах страны, которая должна сопровождаться созданием благоприятных условий для постоянного места жительства. Кроме того, правительство предлагает построить и развивать новый город в историческом месте – на месте древней столицы Хархорум (Каракорум) в 350 км от Улан-Батора [У. Хүрэлсүх, 2022]. Амбициозный проект одобрен Великим Государственным Хуралом в начале 2023 г., отвечает долгосрочным целям развития Монголии и будет способствовать развитию непроизводственного сектора и сферы туризма [Инфографик: “Орхоны... танилцуулга, 2023]. В самом Улан-Баторе основное внимание будет уделено решению дорожно-транспортной проблемы: модернизации общественного транспорта, расширению основных магистралей, строительству многоуровневых развязок.

Одновременно с развитием городов правительство намерено создавать условия для развития сельских территорий, с этой целью запущена кампания «Новый кооператив» («Шинэ хоршоо»). По новому закону «О кооперативах» от 06.05.2021 г. кооперативы получают большую свободу в привлечении инвестиций, в распоряжении собственностью, кредитовании и распределении дивидендов [Инфографик: Хориооны... танилцуулга, 2021]. Таким образом, животноводы и земледельцы смогут не только пробовать свои силы в новых для себя видах бизнеса, но и динамично развивать старые. Повысится общественная ценность кооперативов, активизируются связи со смежными организациями, увеличится занятость населения, у граждан появится мотивация жить и работать в сельской местности [Движение «Новый кооператив», 2023].

5. «Возрождение зеленого развития» («ногоон хөгжилийн сэргэлт»). Данное направление тесно коррелирует с глобальной климатической повесткой, но поддержка курса на декарбонизацию особенно важна для Монголии, экономика которой сильно зависит от угля, тем более что экспорт ископаемого топлива и потребление углеродоемкой продукции будет только расти. В этих условиях Монголия в первую очередь старается компенсировать выброс парниковых газов масштабным озеленением – в конце 2021 г. дан старт национальному движению «Миллиард деревьев» [Тэрбум мод үндэсний хөдөлгөөн, 2023]. Такое количество

саженцев планируется высадить до 2030 г., что позволит смягчить последствия изменения климата и бороться с опустыниванием и деградацией земель в наиболее пораженных этими процессами районах. Помимо этого, запланированы мероприятия, направленные на защиту водных источников и обеспечение населения питьевой водой, увеличение водоснабжения в Гоби (программа «Синий конь»), строительство центров переработки отходов.

6. «Возрождение эффективного государственного управления» («төрийн бүтээмжийн сэргэлт»). Основной посыл правительства Монголии в этом ключе можно передать словами премьер-министра Л. Оюун-Эрдэнэ: «государство должно быть не камнем преткновения и тормозом развития, а опорой для граждан» [*Ерөнхий сайд*, 2021]. Для снижения бюрократических барьеров и в соответствии с веянием времени архиважным признается оперативная цифровизация государственных услуг. Запущенная в 2020 г. цифровая платформа E-Mongolia (“Электронная Монголия”) была успешно апробирована в условиях пандемии и по состоянию на апрель 2023 г. предоставляет более 800 государственных услуг [*Цахим үйлчилгээний нэгдсэн портал*, 2023]. Цифровизация обеспечит прозрачность предоставления услуг и будет способствовать искоренению коррупции, считают в правительстве. Корруптированность власти признается главным препятствием к эффективному государственному управлению. Как известно, громкие коррупционные скандалы с хищением угля стали в декабре 2022 г. достоянием мировой общественности. Правительство готово решительно бороться с проявлениями коррупции, что предполагает выявление корруппированных должностных лиц, ужесточение наказания за должностные преступления, формирование в обществе нетерпимого и бескомпромиссного отношения к коррупции, организацию прямого общественного контроля над деятельностью государственных предприятий. 2023 г. объявлен годом борьбы с коррупцией [*Засгийн газар 2023 оныг*, 2023].

Очевидно, что все шесть направлений «Политики нового возрождения» тесно взаимосвязаны. Хотя многие задумки не являются новыми, правительство сумело актуализировать и увязать их со свежими идеями. Таким образом, «Политика нового возрождения» знаменует собой важный шаг в корректировке экономической политики в условиях глобальных вызовов и создает базовые условия для достижения целей долгосрочной программы «Видение – 2050». Объемы необходимых инвестиций правительство Монголии оценивает в 100–120 трлн тугриков (28–34 млрд долл.), которые оно намерено привлечь, в том числе из-за рубежа, на основе государственно-частного партнерства. Представляя программу на Монгольском экономическом форуме в апреле 2022 г., премьер-министр Л. Оюун-Эрдэнэ подчеркнул, что реализация «Политики нового возрождения» позволит обеспечить рост ВВП в три раза, увеличить энергетические мощности в 2,5 раза, утроить пропускную способность пограничных пунктов пропуска, расширить экспорт и создать более 280 тыс. новых рабочих мест [Л. Оюун-Эрдэнэ, 2022].

#### ВОЗРОЖДЕНИЕ ПОГРАНИЧНЫХ ПУНКТОВ ПРОПУСКА: ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ РЕНЕССАНС

Монголия относится к так называемым *landlocked countries* – не имеет выхода к морю. Поэтому одно из направлений «Политики нового возрождения», а именно, возрождение пунктов пропуска для нее особенно актуально. Торговые связи с разными странами мира, в первую очередь с соседним Китаем, динамично расширяются, растет и динамика экспорта и импорта (рис. 1), непосредственно влияющая на интенсивность грузопотоков через пункты пропуска. Специфика импортных и экспортных потоков Монголии напрямую связана с возможностями национальной экономики: страна развивается как крупный экспортер продукции горнодобывающей промышленности (уголь, золото, медь) и продукции жи-

вотноводства (кашемир, мясо), при этом сильно зависима от импорта топлива, продуктов питания, оборудования, одежды и пр.

В настоящее время по периметру государственной границы Монголии функционируют 23 пограничных пункта пропуска: 10 – на границе с Россией и 13 – на границе с Китаем. Кроме сухопутных действует один воздушный пункт пропуска – международный аэропорт «Чингисхан», расположенный в 52 км от Улан-Батора [Монгол Улс, 2023]. Подавляющая часть импортных потребительских товаров попадает в страну через два пропускных пункта: через Замын-Ууд (с китайской стороны – пункт Эрлянь, куда товары со всего мира поступают с перевалкой в морском порту Тяньцзинь), и через автомобильный пункт пропуска Алтан Булаг и железнодорожный пункт пропуска Сухэбатор (с российской стороны Кяхта и Наушки, соответственно). Экспортные товары идут в дальнейшем зарубежье также через указанные пункты, поскольку только они интегрированы в международную логистику. В то же время значимый для Монголии экспорт полезных ископаемых (уголь, медный концентрат) осуществляется через автомобильные пункты пропуска Гашуунсухайт и Шивээхурэн на границе с Китаем.

Существующая система пограничных переходов по периметру государственных границ Монголии уже мало соответствует потребностям трансграничных взаимодействий и нуждается в системном развитии. Стране сейчас критически необходимы масштабные инфраструктурные преобразования в этой области, поскольку рост эффективности ее внешнеторговых связей в высокой степени зависит от транспортно-логистической среды, и сейчас остро стоит вопрос снижения транспортной составляющей в конечной стоимости продукта. Необходимость создания адекватной инфраструктуры Монголия особо болезненно ощутила в условиях пандемии и вызванных ею ограничительных мер. Кроме того, стране необходимо использовать свои преимущества как транзитной территории, особенно в текущий благоприятный период, когда Китай активно продвигает сухопутные грузоперевозки, а Россия сосредотачивается на восточном направлении [Дондоков, Намжилова, 2022].

Как было отмечено выше, направление «возрождение пунктов пропуска» не ограничивается только совершенствованием приграничной инфраструктуры. Подразумевается системное обновление транспортно-логистической сети страны. Соответствующие основные мероприятия сгруппированы Правительством в четыре направления:

*1. Развитие жесткой и мягкой инфраструктуры пограничных пунктов пропуска с целью увеличения их пропускной способности и экспортных возможностей.* Для того чтобы втрое увеличить суммарную пропускную способность, предстоит существенно модернизировать большинство пунктов пропуска, часть из которых находится в ненормативном состоянии. 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. Для отдельных пунктов пропуска проектные решения более масштабны – там предстоит строительство железнодорожных переходов. К примеру, в настоящее время ключевые пункты пропуска, через которые автомобильным транспортом вывозится уголь в Китай, функционируют на пределе возможностей [Намжилова, Батомункуев, 2021]. Согласно планам, за счет организации железнодорожного сообщения их пропускная способность будет увеличена с нынешних 20,5 млн в Гашуунсухайте и 12,5 млн в Шивээхурэне до 35 и 20 млн тонн, соответственно. Строительство железной дороги протяженностью 7,1 км от Шивээхурэна до китайского пункта пропуска Сэхэ (или Цэкэ) начато в мае 2023 г. с ожидаемым вводом в эксплуатацию в конце года [Шивээхурэн – Сэхэ, 2023]. Возведение железной дороги от Гашуунсухайта до Ганцмода запланировано на 2024 г. [Гашуунсухайт –

Ганцмод, 2023]. Помимо прочего, необходимо создать достойные условия проживания и труда водителей и сотрудников различных ведомств, обеспечивающих функционирование пограничных пунктов пропуска, а также их семей.

2. *Позатное соединение пограничных пунктов пропуска железными дорогами и автомобильными дорогами с твердым покрытием* (рис. 2); *развитие конкурентоспособной логистики и продвижение Монголии как транзитной страны*. Монголия уже находится в активной фазе развития собственной железнодорожной сети и в целом придерживается четкого курса на реализацию железнодорожной политики, принятой еще в 2010 г. [Төрөөс төмөр, 2020]. В 2022 г. завершено строительство сразу трех железных дорог: Таван-Толгой – Зуунбаян (414 км), Таван-Толгой – Гашуунсухайт (267 км), Зуунбаян – Ханги (226 км). И если строительство первых двух было начато еще в 2019 г., то строительство дороги от станции Зуунбаян до пункта пропуска Ханги на границе с Китаем стартовало только в марте 2022 г. с амбициозным замыслом возвести ее всего за полгода [Намжилова, 2022]. Этот проект можно считать показательным для «Политики нового возрождения»: он был реализован оперативно и собственными силами по концессионному соглашению. Следующие на очереди участки Арц-Суурь – Нарийнсухайт – Шивээхурэн на западе, Чойбалсан – Хуут – Бичигт на востоке. Также правительство Монголии планирует интегрировать все железнодорожные предприятия в общую государственную компанию «Монгольские железные дороги» за исключением совместного российско-монгольского АО «Улан-Баторская железная дорога» [Монголия объединит, 2023]. Цель – оптимизация использования железнодорожной инфраструктуры и обеспечение единого управления. Таким образом, Монголия создает условия для перспективного запуска Западного и Восточного железнодорожных коридоров, намеченных Программой создания экономического коридора и в целом обеспечивает себе железнодорожный суверенитет.

Помимо строительства железных дорог стоит задача асфальтировать автомобильные дороги, ведущие к малым, но перспективным пограничным пунктам пропуска: Ханги, Цагаандэл-Уул (ожидает открытия), Бургастай, Цагааннуур, Арцсуурь, Ханх, Ульхан, Хавирга, Сумбэр, Баянхошуу, Бичигт, а также в направлении временно закрытых Бага-Илэнх и Зэлтэр.

3. *Эффективное использование воздушного пространства страны, совершенствование грузовых авиаперевозок и привлечение транзитных воздушных судов, расширение сети аэропортов для обслуживания грузоперевозок и поддержки туризма*. Развитие воздушного транспорта чрезвычайно актуально для Монголии как в плане возобновления полетов внутри страны, обеспечивающих связь с крупными аймачными центрами и отдаленными территориями, так и для установления прямого сообщения с мировыми авиатранспортными узлами. Правительством анонсирован курс на либерализацию пассажирских авиаперевозок. На сегодняшний день интенсивное регулярное воздушное сообщение осуществляется с городами Республики Кореи, Японии, Турции, Таиланда и Китая. Кроме того, Монголия значительно расширяет список стран, с которыми заключено Соглашение о воздушном сообщении, позволяющее выполнять регулярные международные рейсы: на конец августа 2023 г. в этот список входили уже 42 страны [Грек улс, 2023]. Работа над расширением списка продолжается, особый интерес у общественности вызвало достижение договоренности о подписании подобного Соглашения с США: запуск прямых рейсов запланирован на 2024 г. [Монгол Улс, 2023]. Растет число рейсов, связывающих Монголию с Россией: в 2023 г. впервые задействованы города Новосибирск, Красноярск, Хабаровск. Здесь определенную роль сыграли антироссийские санкции, в условиях которых монгольский международный аэропорт «Чингисхан» стал использоваться для транзита в другие страны. Также летом 2023 г. после многолетнего перерыва запущены внутренние рейсы – в админи-

стративные центры аймаков Ховд, Умнеговь, Завхан, Говь-Алтай, Хувсгул, Дорнод, Увс и Баян-Улгий [МИАТ ТӨХК, 2023]. В четырех из них – городах Ховд, Даланзадгад, Мурун и Чойбалсан – аэропортам планируется присвоить международный статус. В целом Монголия посредством расширения сети авиасообщения делает практические шаги как для развития отдаленных от столицы территорий, так и для туризма как опорной отрасли экономики наряду с горнодобывающей промышленностью (2023–2025 гг. объявлены годами посещения Монголии).

4. *Поэтапное создание свободных экономических зон (СЭЗ) и сухих портов на основе национальной концепции регионального развития.* К настоящему времени на территории Монголии постановлениями правительства одобрено открытие четырех СЭЗ: в Алтанбулаге (2002 г.), Замын-Ууде (2004 г.), Цагааннууре (2005 г.) и так называемой Долины Хушиг<sup>2</sup> (2021 г.). Несмотря на то, что по трем СЭЗ решения приняты почти два десятилетия назад с последующей разработкой генерального плана и прохождением экспертизы, фактически функционирует лишь одна из них – открытая в августе 2021 г. СЭЗ в Замын-Ууд [СЭЗ «Замын-Ууд», 2021]. Как признают в Монголии, успешному запуску СЭЗ в каждом случае препятствовали разные факторы, но отмечаются и определенные общие проблемы: неэффективная политика в отношении рабочей силы, вообще человеческого ресурса, и неблагоприятная среда для инвесторов, а также отсутствие соответствующих договоренностей с соседними странами. Сейчас наряду с развитием инфраструктуры СЭЗ при содействии национальной торгово-промышленной палаты продолжается работа над созданием правовых основ государственно-частного партнерства. Правительство намерено продвигать развитие указанных СЭЗ в соответствии с их специализацией: Замын-Ууд – это в первую очередь логистика, доступ к рынкам Китая и других стран Восточной Азии; Алтанбулаг – логистика, развитие туристического бренда «Чайный путь»; Цагааннуур – логистика и туризм; «Долина Хушиг» – туризм, азартные игры, сопутствующие им услуги, креативные индустрии, а также международные банковские и финансовые услуги. В отдельных СЭЗ планируется открыть «сухой порт», представляющий собой интермодальный терминал, напрямую связанный автомобильным или железнодорожным транспортом с морским портом и функционирующий как центр для перевалки морских грузов. Первые такие порты запланированы вблизи аэропорта Чингисхан в долине Хушиг, в Замын-Ууд, а далее в западной части страны, в аймаке Ховд, и в восточной ее части, в аймаке Дорнод [Хуурай боомт байгуулахад, 2023].

Инфраструктурные приоритеты «Политики нового возрождения» ясны: Монголия стремится системно расширять и улучшать свою транспортно-логистическую сеть, синхронизируя развитие железнодорожных и автодорожных коридоров с ритмичной работой пограничных пунктов пропуска и распределительных центров – «сухих портов». В развитии транзитных возможностей Монголии и улучшении ее инфраструктурной связанности заинтересованы соседние страны. Китай в этом заинтересован в рамках реализации концепции «один пояс, один путь» [Лузянин, 2021], а интерес России к восточным рубежам, включая монгольское направление, стал более выраженным на фоне растущей геополитической напряженности на западе. Представляется, что ожидаемые в рамках «Политики нового возрождения» инфраструктурные преобразования на территории Монголии, часть которых планировалась и ранее, будут реализованы с большей вероятностью, чем это было до появления «Программы». Тем самым будут созданы необходимые условия сразу и для поступательного развития экономики Монголии, и для становления экономического коридора Китай – Монголия – Россия.

<sup>2</sup> Название СЭЗ получила благодаря своему расположению в долине Хушиг, рядом с новым международным аэропортом «Чингисхан» (территориально находится в 50 км от Улан-Батора, в сомоне Сэргэлэн аймака Тув)

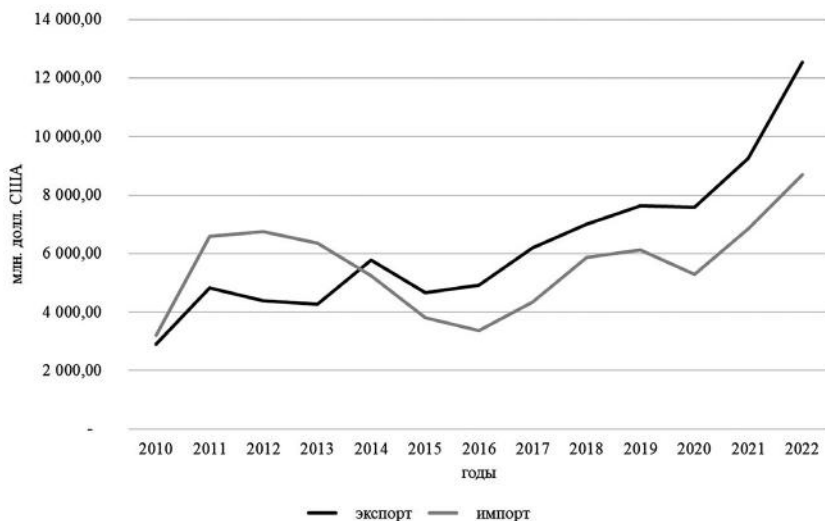


Рис. 1. Динамика экспорта и импорта Монголии в 2010–2022 гг. Источник: Статистический мэдээллийн нэгдсэн сан (Единая база статистических данных Монголии) <http://1212.mn/>

Fig. 1. Dynamics of exports and imports of Mongolia in 2010–2022.

Source: Unified Statistical Database of Mongolia. <http://1212.mn/>

Очевидно, что амбициозные планы «Политики нового возрождения» представляют собой попытку монгольских властей сделать перезагрузку экономики: актуализировать экономическую повестку с учетом уроков пандемии, усилить государственно-частное партнерство и реализовать наконец крупные инвестиционные проекты в энергетике, промышленности, транспорте и др. Ключевой вопрос заключается в финансировании проектов, а точнее, в достижении баланса интересов государства и инвесторов, в том числе и зарубежных. Инвестиционные возможности, предлагаемые в рамках «Политики нового возрождения», признаются западными аналитиками весьма благоприятными [Mongolia's 'New Revival Policy', 2022; Mongolia Highlights 'New Recovery Policy', 2022]. Более того, в свете ужесточения конфронтации западных стран с Россией экономические интересы первых в Монголии могут быть усилены геополитическими мотивами. Тем временем, по некоторым инфраструктурным проектам высокие ожидания монголов связаны с китайскими инвесторами. Увеличение взаимного товарооборота и развитие политического диалога между Улан-Батором и Пекином являются маркерами позитивной динамики, хотя не гарантируют реализации договоренностей [Д. Базардорж, 2023]. В целом, оценивая возможности претворения в жизнь «Политики нового возрождения», стоит отметить системную и детальную проработку именно инфраструктурного блока, высокий интерес к транспортным коридорам со стороны Китая и России и, соответственно, большие надежды на исполнение задуманного.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

- Бат-Эрдэнэ Б., Воропай Н., Лянхцэцэг С., Батмунх С. Планирование развития электроэнергетической системы Монголии. *Энергетическая политика*. 2021. № 11. С. 66–81 [Bat-Erdene B., Voropai N., Lyankhtsetseg S., Batmunkh S. Planning for the Development of Mongolia's Electric Power System. *Energy Policy*. 2021. No. 11. Pp. 66–81 (in Russian)].

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 [Dondokov Z.B.-D., Namzhiлова V.O. China – Mongolia – Russia Economic Corridor: Building Infrastructure Connectivity in the Face of Global Challenges. *ECO*. 2022. No. 12. Pp. 52–71 (in Russian)].

Жаргалсайхан Д. Движение «Новый кооператив» [“New Cooperative” Movement (in Russian)]. *Jargal De Facto*. 15.11.2021. <https://www.jargaldefacto.com/article/dwijenie-nowiii-kooperatiw> (accessed: 15.07.2023).

Изотов Д.А. Периферийные экономики Северо-Восточной Азии в период пандемии COVID-19: Монголия и КНДР. *Регионалистика*. 2021. Т. 8. № 6. С. 85–100 [Izotov D.A. The Small Economies of North-East Asia During the COVID-19 Pandemic: Mongolia and DPRK. *Regionalistica*. 2021. No. 6. Pp. 85–100 (in Russian)].

Л. Оюун-Эрдэнэ: Новая политика восстановления утроит ВВП за короткий промежуток времени [L. Oyun-Erdene: New recovery policy will triple the GDP in a short period of time (in Russian)]. *MONTSAME*. 07.04.2022. <https://montsame.mn/ru/read/294206> (accessed: 15.07.2023).

Лузянин С.Г. Россия – Монголия – Китай: исторические и современные трансформации. *Восток (Oriens)*. 2021. № 5. С. 141–152 [Luzyanin S.G. Russia – Mongolia – China: Historical and Contemporary Transformations. *Vostok (Oriens)*. 2021. No. 5. Pp. 141–152 (in Russian)].

Монголия объединит все железнодорожные компании, кроме совместного предприятия с РФ [Mongolia will unite all railway companies, except for the joint venture with the Russian Federation (in Russian)]. *TACC*. 30.11.2023. <https://tass.ru/ekonomika/16463259> (accessed: 15.07.2023).

Намжилова В.О. Инфраструктурный ландшафт в трансграничье России, Монголии и Китая: преобразования и ориентиры. *Азия и Африка сегодня*. 2022. № 11. С. 13–20 [Namzhiлова V.O. Infrastructure Landscape in the Transborder Region of Russia, Mongolia and China: Transformations and Landmarks. *Asia and Africa Today*. 2022. No. 11. Pp. 13–20 (in Russian)].

Намжилова В.О., Батомункуев В.С. Монголо-китайская граница: преобразования приграничной инфраструктуры и влияние ЭПШП. *Проблемы Дальнего Востока*. 2021. №1. С. 21–32 [Namzhiлова V.O., Batomunkuev V.S. Mongolian-Chinese Border: Transformation of Border Infrastructure and the Impact of the SREB. *Far Eastern Affairs*. 2021. No. 1. Pp. 21–32. (in Russian)].

СЭЗ “Замын-Ууд” заработала на монголо-китайской границе [SEZ “Zamyn-Uud” started working on the Mongolian-Chinese border (in Russian)]. *MONTSAME*. 16.08.2021. <https://montsame.mn/ru/read/272208> (accessed: 05.09.2023).

“Алсын хараа – 2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого батлах тухай (О принятии долгосрочной политики развития Монголии «Видение-2050») [On the Adoption of Mongolia's Long-term Development Policy “Vision 2050” (in Mongolian)]. 13.05.2020. <https://legalinfo.mn/mn/detail/15406> (accessed: 15.05.2023).

“Алсын хараа – 2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого (Концепция долгосрочного развития Монголии «Видение – 2050») [Mongolia's Long-term Development Policy “Vision – 2050” (in Mongolian)]. 2023. <http://vision2050.gov.mn> (accessed: 12.05.2022).

Газрын тос боловсруулах үйлдвэр: Шатахууны импортын хараат байдлыг хална (Нефтеперерабатывающие заводы: устранить зависимость от импорта топлива) [Oil Refineries: Eliminate Dependence on Fuel Imports] (in Mongolian). *MONTSAME*. 04.05.2022. <https://montsame.mn/mn/read/296135> (accessed: 15.05.2023).

Гашиунсукхайт – Ганцмод боомтын хил холболтын төмөр замын тээв, иж бүрэн зураг төсөл боловсруулах зөвлөх үйлчилгээний гэрээ байгууллаа (Подписан контракт на ТЭО и комплексное консультирование по проектированию железной дороги на пограничном переходе Гашиунсукхайт – Ганцмод) [Gashuunsukhait – Gantzmod border crossing railway feasibility study and comprehensive design consultancy contract was signed] (in Mongolian). 26.05.2023. <https://mrtd.gov.mn/i/3551> (accessed: 15.07.2023).

Грек улс руу шууд нислэг үйлдэх эрх зүйн орчин бүрдлээ (Создана правовая база для прямых рейсов в Грецию) [The legal framework for direct flights to Greece has been established] (in Mongolian). MONTSAME. 24.08.2023. <https://montsame.mn/mn/read/325279> (accessed: 05.09.2023).

Д.Базардорж: Ерөнхий сайдын айлчлал зорилго Шинэ сэргэлтийн бодлогыг үр дүнд хүргэхэд чиглэгджээ (Д. Базардорж: Визит премьер-министра нацелен на реализацию «Политики нового возрождения») [D. Bazardorj: The Prime Minister's visit is aimed at the implementation of the "New Revival Policy"] (in Mongolian). 10.07.2023. <https://iis.ac.mn/c/r?content=3900785> (accessed: 10.11.2023).

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) [Prime Minister L. Oyun-Erdene Presented the "New Revival Policy" on the Parliament Session] (in Mongolian). 30.12.2021. <https://mongolia.gov.mn/news/view/26228> (accessed: 10.01.2022).

Засгийн газар 2023 оныг "Авлигатай тэмцэх жил" болгон зарлалаа (Правительство объявило 2023 год «Годом борьбы с коррупцией») [The government announced the fight against corruption in 2023] (in Mongolian). 08.02.2023. <https://mongolia.gov.mn/news/view/26601> (accessed: 15.07.2023).

Инфографик: "Орхоны хөндийд "Шинэ Хархорум" хот байгуулах тухай" Улсын Их Хурлын тогтоолын танилцуулга (Инфографика: Презентация постановления Великого Государственного Хурала «О создании города «Новый Хархорум» в долине реки Орхон») [Infographic: Presentation of the resolution of the State Great Khural "On the establishment of the city of "New Kharkhorum" in the Orkhon Valley"] (in Mongolian). 20.03.2023. <https://www.parliament.mn/nn/29722/> (accessed: 15.07.2023).

Инфографик: Хориооны тухай хууль /Шинэчилсэн найруулга/-ийн танилцуулга (Инфографика: Закон о кооперативах (новая редакция) [Introduction to the Law on Cooperatives /Revised/ Infographic: Law on Cooperatives] (in Mongolian). 17.09.2021. <https://www.parliament.mn/nn/15484/> (accessed: 15.07.2023).

МИАТ ТӨХК орон нутгийн найман чиглэлд нислэг үйлдэж эхэллээ (Компания МИАТ начала полеты по восьми внутренним направлениям) [MIAT has started flights to eight local destinations] (in Mongolian). 30.06.2023. <https://mrtd.gov.mn/i/3603> (accessed: 05.09.2023).

Монгол Улс, АНУ-ын хооронд 2024 оны хоёрдугаар улирлаас шууд нислэг үйлдэхээр боллоо (Прямые авиарейсы между Монголией и США начнутся во втором квартале 2024 года) [Direct flights between Mongolia and the United States will begin in the second quarter of 2024] (in Mongolian). MONTSAME. 03.08.2023. <https://montsame.mn/mn/read/324151> (accessed: 05.09.2023).

Статистикийн мэдээлийн нэгдсэн сан (Единая база статистических данных) [Unified Database of Statistics] (in Mongolian). 2023. [https://1212.mn/mn/statistic/statcate/573051/table-view/DT\\_NSO\\_0300\\_004V1](https://1212.mn/mn/statistic/statcate/573051/table-view/DT_NSO_0300_004V1) (accessed: 15.05.2023).

Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого (Государственная политика в области железнодорожного транспорта) [Government Policy on Railway Transport] (in Mongolian). 05.06.2020. <https://mrtd.gov.mn/i/2559> (accessed: 15.07.2023).

Тэрбум мод үндэсний хөдөлгөөн (Национальное движение «Миллиард деревьев») [A Billion Trees National Movement] (in Mongolian). 2023. <https://terbummod.mn/> (accessed: 15.07.2023).

У.Хүрэлсүх: Хархорум хот Монгол Улсын хөгжлийн шинэ төв болох боломжтой (У. Хүрэлсүх: Хархорум может стать новым центром развития Монголии) [U. Khurelsukh: Kharkhorum can become a new development center of Mongolia] (in Mongolian). MONTSAME. 29.12.2022. <https://montsame.mn/mn/read/310510> (accessed: 15.07.2023).

Хуурай боомт байгуулахад НҮБ-тай хамтарна [Mongolia will cooperate with the United Nations to establish a dry port] (in Mongolian). 28.02.2023. <https://mrtd.gov.mn/i/3393> (accessed: 05.09.2023).

Цахим үйлчилгээний нэгдсэн портал (Единый портал электронных услуг) [Unified E-services Portal] (in Mongolian). 2023. <https://e-mongolia.mn/home> (accessed: 15.07.2023).

Шивээхүрэн – Сэхэ боомтыг төмөр замаар холбох бүтээн байгуулалтын ажил эхэллээ (Начались строительные работы по железной дороге Шивээхүрэн – Сэхэ) [The construction work of connecting

*Shiveehuren – Sehe border crossing by railway has started*] (in Mongolian). 29.05.2023. <https://mrtd.gov.mn/i/3552> (accessed: 15.07.2023).

*Шинэ сэргэлтийн бодлого батлах тухай Монгол Улсын Их Хурлын тогтоол (Постановление Великого Хурала Монголии о принятии новой политики возрождения) [Resolution of the Great Khural of Mongolia on the Adoption of a New Revival Policy]* (in Mongolian). 30.12.2021. <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=16390082532431 &type=3> (accessed: 15.05.2023).

Mongolia Highlights ‘New Recovery Policy’ at Economic Forum. *The Diplomat*. 14.04.2022. <https://thediplomat.com/2022/04/mongolia-highlights-new-recovery-policy-at-economic-forum/> (accessed: 15.10.2023).

Mongolia’s ‘New Revival Policy’: What Opportunities does it Present for the EU? *EIAS*. 12.04.2022. <https://eias.org/publications/op-ed/mongolias-new-revival-policy-what-opportunities-does-it-present-for-the-eu/> (accessed: 15.10.2023).

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

НАМЖИЛОВА Виктория Очировна –  
кандидат экономических наук, старший  
научный сотрудник Бурятского научного  
центра СО РАН, Улан-Удэ, Россия.

Victoria O. NAMZHLOVA, PhD (Economics),  
Senior Research Fellow, Buryat Scientific Centre,  
Siberian Branch of the Russian Academy of  
Sciences, Ulan-Ude, Russia.

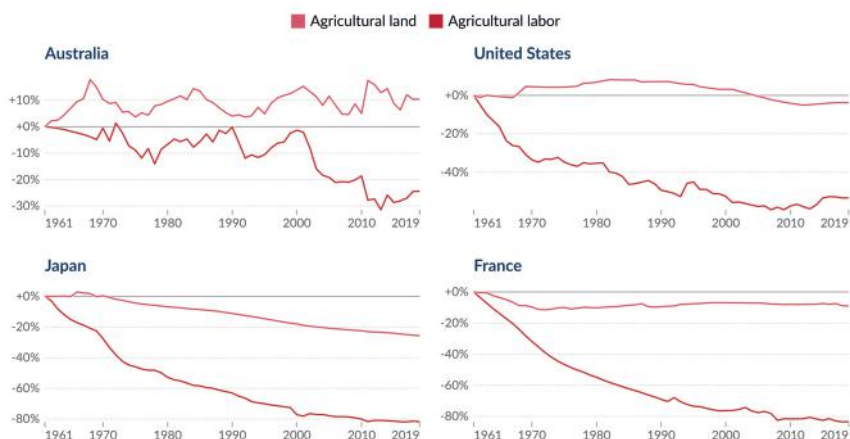


Fig. 12. Change in agricultural labor and land use, 1961 to 2019.

Source: International Agriculture Productivity. United States Department for Agriculture (USDA)

Economic Research Service – processed by Our World in Data.

<https://ourworldindata.org/grapher/agricultural-labor-land?country=AUS~USA~JPN~FRA>  
(accessed: 01.10.2023).

### Иллюстрация к статье В.О. Намжиловой



Рис. 2. Автомобильные и железные дороги, строительство которых запланировано в рамках «Политики нового возрождения» Монголии. Источник: <https://www.nrpa.gov.mn/mn/recoveries/ports>

Fig. 2. Roads and railways planned to be built under Mongolia's New Revival Policy.

Source: <https://www.nrpa.gov.mn/mn/recoveries/ports>