

Геополитические и геоэкономические факторы реализации международного транспортного коридора Китай–Монголия–Россия: достижение баланса национальных интересов стран

Аржаев Федор Игоревич

Канд. экон. наук, ст. науч. сотр.

ORCID: 0000-0002-2986-3235, e-mail: fedor.arzhaev@bk.ru

Перская Виктория Вадимовна

Д-р экон. наук, директор Института исследований международных экономических отношений

ORCID: 0000-0002-1988-4374, e-mail: vprofessor7970@mail.ru

Абрамов Валерий Леонидович

Д-р экон. наук, гл. науч. сотр.

ORCID: 0000-0003-2518-4785, e-mail: valabr@inbox.ru

Бувеч Станислав Юрьевич

Канд. экон. наук, доц. каф. государственного регулирования экономики

ORCID: 0000-0001-7461-2307, e-mail: buanpeet@mail.ru

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, 125167, Ленинградский пр-т, 49/2, г. Москва, Россия

Аннотация

Актуальность темы исследования обусловлена научной и практической значимостью реализации международного транспортного коридора Китай–Монголия–Россия для участвующих государств. Целью настоящего исследования является выявление геополитических и геоэкономических факторов реализации проекта для всех сторон трехстороннего соглашения – Монголии, Китая и Российской Федерации на основе достижения оптимального сочетания и баланса их национальных интересов в его реализации. Выдвинута гипотеза о том, что коридор является эффективным инструментом и от него выигрывают все участвующие экономики, в частности в сфере устойчивого развития. Однако в силу значимых ограничений как физической инфраструктуры, так и геополитического характера он требует активизации усилий участников для развития. Исследование представляется актуальным в связи с санкционным давлением на Российскую Федерацию и ее стремлением расширить возможности экспорта своей продукции. Рассмотрены приграничные субъекты Российской Федерации и Китая (Республика Бурятия и автономный район Внутренняя Монголия) с целью выявления влияния проекта на их социально-экономическое развитие на основе интенсификации их внешней торговли путем развития международных транспортных коридоров. В качестве методов использован комплекс общенаучных и специальных методик. Основные результаты и выводы исследования включают доказательство высокой экономической значимости международных транспортных коридоров для стран-участниц проекта с незначительными рисками для Российской Федерации и более значимыми для Монголии, а также обоснование значимости временной характеристики экономик государств-членов для эффективной реализации коридора.

Ключевые слова: экономический коридор Китай–Монголия–Россия, инфраструктура, международная торговля, инвестиции, региональная интеграция, экономика регионов, региональная интеграция, транснациональные компании, международная кооперация

Финансирование. Статья подготовлена по результатам исследований, выполненных за счет бюджетных средств по государственному заданию Финансового университета при Правительстве Российской Федерации.

Для цитирования: Аржаев Ф.И., Перская В.В., Абрамов В.Л., Бувеч С.Ю. Геополитические и геоэкономические факторы реализации международного транспортного коридора Китай–Монголия–Россия: достижение баланса национальных интересов стран // Управление. 2026. Т. 14. № 1. С. 26–36. DOI: 10.26425/2309-3633-2026-14-1-26-36

© Аржаев Ф.И., Перская В.В., Абрамов В.Л., Бувеч С.Ю., 2026.

Статья доступна по лицензии Creative Commons "Attribution" («Атрибуция») 4.0. всемирная

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Geopolitical and geoeconomic factors in implementing the China–Mongolia–Russia international transport corridor: achieving a balance of national interests

Fedor I. Arzhaev

Cand. Sci. (Econ.), Senior Researcher
ORCID: 0000-0002-2986-3235, e-mail: fedor.arzhaev@bk.ru

Victoria V. Perskaya

Dr. Sci. (Econ.), Director of the Institute for Research of International Economic Relations
ORCID: 0000-0002-1988-4374, e-mail: vprofessor7970@mail.ru

Valery L. Abramov

Dr. Sci. (Econ.), Chief Researcher
ORCID: 0000-0003-2518-4785, e-mail: valabr@inbox.ru

Stanislav Yu. Buevich

Cand. Sci. (Econ.), Assoc. Prof. at the State Regulation of the Economy Department
ORCID:0000-0001-7461-2307, e-mail: buanpeet@mail.ru

Financial University Under the Government of the Russian Federation, 49/2, Leningradsky prospekt, Moscow 125167, Russia

Abstract

The relevance of the research stems from the scientific and practical significance of implementing the China–Mongolia–Russia International Transport Corridor for the participating countries. The purpose of the study is to identify the geopolitical and geoeconomic factors, affecting the project's implementation for all parties to the trilateral agreement such as Mongolia, China, and Russia, by achieving an optimal combination and balance of their national interests in its implementation. It has been hypothesized that the corridor is an effective tool and benefits all participating economies, particularly in terms of sustainable development. However, due to significant limitations in both physical infrastructure and geopolitical factors, it requires increased efforts by the participants for development. The study is relevant in light of the sanctions pressure on Russia and its desire to expand its export opportunities. It examines the border regions of Russia and China (the Republic of Buryatia and the Inner Mongolia Autonomous Region) to identify the project's impact on their socio-economic development through the intensification of their foreign trade through developing the ITC. A combination of general scientific and specialized methodologies has been applied. The study's key findings and conclusions include proof of the ITC's high economic significance for participating countries, highlighting minor risks for Russia and more significant ones for Mongolia. It also substantiates the importance of the time-sensitive nature of member countries' economies for the corridor's effective implementation.

Keywords: China–Mongolia–Russia Economic Corridor, infrastructure, international trade, investment, regional integration, regional economies, transnational companies, international cooperation

Financing. The article is based on the results of research carried out at the budgetary funds expense under the state assignment of the Financial University Under the Government of the Russian Federation.

For citation: Arzhaev F.I., Perskaya V.V., Abramov V.L., Buevich S.Yu. (2026). Geopolitical and geoeconomic factors in implementing the China–Mongolia–Russia international transport corridor: achieving a balance of national interests. *Upravlenie / Management (Russia)*, 14 (1), pp. 26–36. DOI: 10.26425/2309-3633-2026-14-1-26-36



Введение / Introduction

Международный транспортный коридор Китай – Монголия – Россия (далее – МТК КМР), известный в концептуальных разработках также как «Степной путь», представляет собой один из ключевых маршрутов, предложенных в рамках масштабной китайской инициативы «Один пояс, один путь» (далее – ОПОП). Несмотря на то что официально о запуске проекта было объявлено в 2014 г. и все три стороны изначально выразили взаимную заинтересованность в его реализации, геополитическая ситуация последних лет внесла существенные коррективы. Для Российской Федерации (далее – РФ, Россия) значимость данного коридора кратно возросла в условиях беспрецедентного санкционного давления со стороны Запада и последовавшего за этим резкого сокращения традиционных логистических маршрутов для экспорта российских товаров на мировые рынки.

Исходя из обозначенной актуальности темы, цель настоящего исследования заключается в комплексной оценке совокупности геополитических и геоэкономических факторов, влияющих на реализацию национальных интересов всех трех государств-участников проекта – Монголии, Китая и России.

Выдвигается гипотеза о том, что МТК КМР обладает значительным потенциалом для содействия устойчивому развитию каждой из сторон. Однако для раскрытия этого потенциала необходима тщательная гармонизация стратегических интересов стран, поскольку существующий в настоящее время дисбаланс геополитических и геоэкономических подходов выступает существенным тормозом на пути развития проекта.

Одним из ключевых результатов проведенного исследования является доказательство того, что системный учет указанных факторов способен значительно повысить инвестиционную привлекательность проекта для российских и китайских транснациональных компаний (далее – ТНК), заинтересованных в развитии новой транзитной артерии.

Вторым по важности результатом исследования выступает анализ глобальной стратегии Монголии, которая, будучи одной из наиболее динамично развивающихся экономик Азии и находясь в уникальном положении между двумя сверхдержавами, вынуждена тщательно сопоставлять внешние геополитические и геоэкономические цели Китайской Народной Республики (далее – КНР, Китай) и России со своими собственными приоритетами национального развития.

Методы и материалы исследования / Research methods and materials

Актуальность проблемы и активное обсуждение проекта МТК КМР в ходе первых раундов переговоров о создании ОПОП (2015–2016 гг.) в связи с подписанием дорожной карты и программы трехстороннего сотрудничества, предполагающих развитие таких приоритетных для России транспортных проектов, как Северный морской путь и международный транспортный коридор (далее – МТК) «Север-Юг». Затем фокус научной полемики сместился к проблемам Степного пути (2018 г.) как более конкретной инициативы КНР по созданию одного из коридоров ОПОП [Макаров, 2022].

Ряд трудов отечественных исследователей дают широкое поле для дискуссии по обозначенным проблемам [Dondokov, 2018]. Авторы отмечают наличие дисбаланса между геополитическими акторами, отсутствие инвестиционных механизмов, плохой инвестиционный климат, которые освещаются Е. Поповой, Р. Пантуччи и С. Лэйн [Pantucci, Lain, 2017]¹.

Экологическая повестка и евразийская интеграция в контексте МТК КМР раскрыты в работах зарубежных исследователей [Zhang, 2017]². Проблематика дисбаланса запланированных и фактических результатов, которая проходит красной нитью через все названные труды, особо отмечена отечественными авторами, где указывается, что наличие законодательной базы для развития инфраструктуры коридора уже видится большим шагом вперед [Макаров, Макарова, 2021].

В работе В.О. Намжиловой кратко упоминаются эффекты МТК КМР для развития Внутренней Монголии КНР [Намжилова, 2019]. Однако в силу иной проблематики статья не дает ответа на то, какие эффекты коридор оказывает на развитие региона. Тем не менее нельзя не отметить, что вопрос МТК КМР слабо изучен в научной литературе, а после 2020 г. в основе дискурса лежат аналитические материалы и вопросы приграничного сотрудничества и инвестиционного сотрудничества [Бондаревич, 2015; Ван, 2021]³. Данные обстоятельства определяют рамки исследования. Так, происходит оценка геополитических и геоэкономических факторов,

¹ Popova E. Role of Economic Corridor: China-Mongolia-Russia in the Frame of Belt and Road Initiative. Режим доступа: <http://dolgozattar.repozitorium.uni-bge.hu/15810/> (дата обращения: 18.10.2025).

² Judge C. What Does the China-Mongolia-Russia Economic Corridor Mean for Mongolia? Режим доступа: <https://beltandroad.ventures/beltandroadblog/china-mongolia-russia-economic-corridor> (дата обращения: 18.10.2025).

³ Бондаревич А. Новый шелковый путь. Инженерная защита. Режим доступа: <https://territoryengineering.ru/infrastrukturnaya-revolutsiya/novi-shelkovi-put/> (дата обращения: 18.10.2025).

оказывающих существенное влияние на национальные интересы государств-участников в рамках функционирования региональных подсистем международных отношений. В связи с этим предполагается, что наибольшее влияние маршрута будет оказываться на сопредельные территории России и Китая, вследствие чего выбраны граничащие приграничные субъекты: Республики Бурятия и автономного региона КНР – Внутренней Монголии.

В настоящее время единственным транспортным путем, по которому может осуществляться международная логистика грузов на автомобильном транспорте, остается трасса через контрольно-пропускной пункт (далее – КПП) Кяхта. Улан-Баторская железная дорога как наиболее значимая артерия, связывающая Монголию и Россию, также проходит по территории Республики Бурятия.

Используемые методы анализа эффектов для приграничных субъектов исследуемых территорий основаны на сопоставлении двух сценариев: сохранении существующей динамики и формирования взаимосвязей между названными территориями вследствие активизации взаимной и внешней торговли государств-участников экономического коридора Китай – Монголия – Россия (далее – ЭККМР) с акцентом на развитие их региональных субъектов.

Первый сценарий описывается моделью Бокса-Дженкинса, которая позволяет оценить внутреннюю динамику явления. Для оценки эффектов развития транспортного коридора использованы модели, построенные либо методом наименьших квадратов, либо взвешенным методом наименьших квадратов (в зависимости от того, какой вариант дает лучшие метрики модели). В связи с этим уместно заметить, что основные выводы делаются на основе того, какие переменные входят в модель, а также на основе сравнения значений прогнозов с учетом широких доверительных интервалов моделей. В список экзогенных переменных входят объем транзита грузов в целом по России (в силу отсутствия сопоставимых по длине рядов данных для Бурятии), Монголии и Внутренней Монголии. На основе состава экзогенных переменных модели обосновываются выводы о значимости взаимной торговли для каждого исследуемого субъекта международных отношений.

Затем проверяется значимость использования в моделях фиктивных переменных, характеризующих наличие или отсутствие структурного сдвига в точке фактического достижения договоренностей по проекту. Общий вывод по значимости ЭККМР для исследуемых территорий делается на основе сопоставления прогнозов модели временных

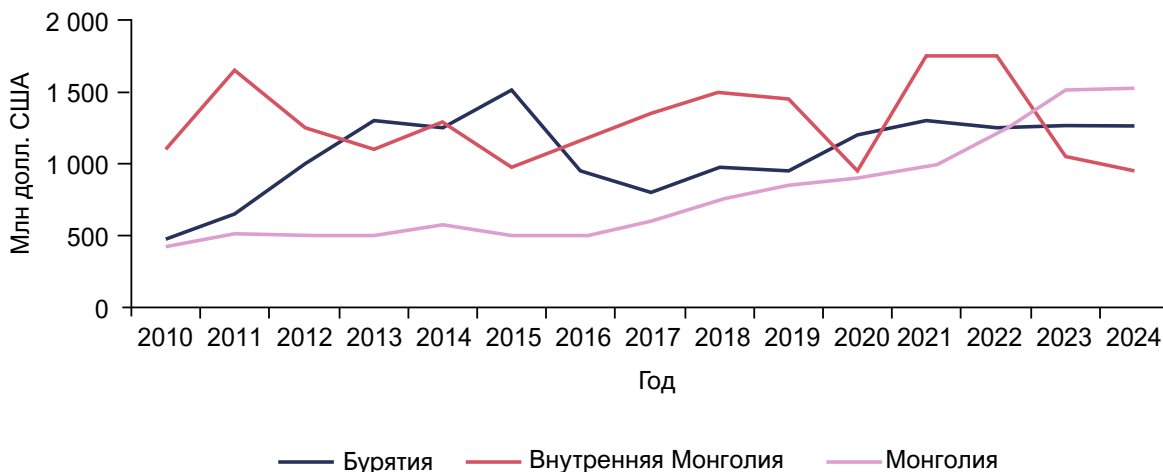
рядов (англ. ARIMA – Autoregressive Integrated Moving Average) и метода наименьших квадратов (далее – МНК), выявления структурного сдвига в момент запуска проекта. Если структурный сдвиг присутствует, а МНК дает лучшие результаты, запуск ЭККМР обладает значимым экономическим эффектом. В обратной ситуации проект носит политически детерминированный характер, то есть в случае, если прогноз на основе модели ARIMA дает лучшие результаты, в краткосрочном периоде проект в текущем виде не оказывает значимого влияния на рассматриваемый регион. Значимость в долгосрочном периоде оценивается тем же методом, но с оговоркой об отсутствии подвижек по проекту.

На основе проведенного анализа выявляется геополитическая и геоэкономическая значимость маршрута МТК для стран в целом. Полученные в результате моделирования выводы проверяются эмпирически на основе анализа развития инфраструктуры, предлагаются возможные пути активизации реализации МТК КМР с учетом существующих рисков.

Анализ результатов исследования / Study results analysis

На рисунке представлена общая динамика внешней торговли выбранных регионов. Исследователями отмечается, что в настоящее время Бурятия характеризуется как экономически депрессивный субъект РФ и его социально-экономическое развитие в значительной степени зависит от объема дотаций из федерального бюджета [Баранов, 2018; Стародубровская, 2006]⁴. Внешняя торговля республики носит сезонный характер. Социально-экономическое развитие регионов Внутренней Монголии, наоборот, имеет положительную динамику развития, но она является менее значимой, чем среднекитайская, и подвержена влиянию социально-экологических проблем, тесно связанных с геополитическими и геоэкономическими факторами внешней политики КНР [Liu, 2014]. Автономный регион, хотя и обладает огромными запасами природных ресурсов, пока еще ограничен в притоке прямых иностранных инвестиций (далее – ПИИ) в рамках стратегических приоритетов китайских государственных органов.

⁴Starodubrovskaya I., Mironova N., Slavgorodskaya M., Khrustaliov A., Letunova T., Kitchen H. Monitoring of the Implementation of Municipal Reform. Режим доступа: <https://www.iep.ru/files/RePEc/gai/wpaper/0022Starodubrovskaya.pdf> (дата обращения: 18.10.2025).



Составлено авторами по материалам источников^{5,6} / Compiled by the authors on the materials of the sources^{5,6}

Рисунок. Динамика внешней торговли Бурятии, Внутренней Монголии и Монголии за период 2009–2022 гг.
 Figure. Dynamics of foreign trade in Buryatia, Inner Mongolia, and Mongolia for the period 2009–2022

Данные табл. 1 представляют собой прогнозы развития внешней торговли исследуемых субъектов с 2022 г. Они позволяют сделать вывод о том, что ни одна из представленных сторон не пострадает от активизации взаимной торговли. Имеющийся спад под влиянием коронавируса и санкций против России успешно преодолевается, и взаимная торговля территорий восстановится практически до кризисного уровня к 2027 г.

Анализ представленных результатов позволяет сделать вывод о том, что средний рост объемов взаимной торговли в рамках сценария реализации ЭККМР в прогнозе модели составляет 1,60, 24,27 и 22,22 % для Монголии, Бурятии и Внутренней Монголии соответственно. Бурятия сможет значительно нарастить внешнюю торговлю, обеспе-

чив динамику ее роста на уровне значительно выше роста валового внутреннего продукта (далее – ВВП), несмотря на санкции и сложную экономическую ситуацию. Также возможно снижение безработицы, одной из наиболее серьезных проблем региона, фиксируемой в статистических данных. Монголия обеспечит сохранение уровня экспорта как в России, так и в КНР, сформировав основу для становления посредником в торговле регионов Сибирского федерального округа и западных регионов Китая. Во многом другая ситуация прогнозируется для Внутренней Монголии, экспорт которой в Монголию будет замещен экспортом из Бурятии. Если убрать эффект замещения, можно заключить, что ЭККМР обеспечит увеличение спроса на российские товары в Монголии на 0,02 %.

Для анализа значимость проекта ЭККМР для внешней торговли и экономического развития названных территорий был использован тест Стьюдента для

Таблица 1

Прогнозные оценки внешней торговли Бурятии, Внутренней Монголии и Монголии на период до 2027 г. на основе моделирования ARIMA и МНК

Table 1. Forecast estimates of Buryatia, Inner Mongolia, and Mongolia foreign trade for the period up to 2027 based on ARIMA and OLS modeling

Временной промежуток	Монголия		Бурятия		Внутренняя Монголия	
	ARIMA (1; 0; 0) (R2 = 0,85), тыс. долл. США	Взвешенный МНК/WOLS (R2 = 0,70), тыс. долл. США	ARIMA (2; 0; 2) (R2 = 0,71), тыс. долл. США	МНК/OLS (R2 = 0,93), тыс. долл. США	ARIMA (1; 0; 1) (R2 = 0,87), тыс. долл. США	МНК/OLS (R2 = 0,97), тыс. долл. США
2025	15 500	16 850	878	1 504	1 130	1 160
2026	15 200	16 420	800	1 595	1 450	1 050
2027	14 900	15 880	900	1 633	1 310	1 040

Временной промежуток	Монголия		Бурятия		Внутренняя Монголия	
	ARIMA (1; 0; 0) (R2 = 0,85), тыс. долл. США	Взвешенный МНК/ WOLS (R2 = 0,70), тыс. долл. США	ARIMA (2; 0; 2) (R2 = 0,71), тыс. долл. США	МНК/OLS (R2 = 0,93), тыс. долл. США	ARIMA (1; 0; 1) (R2 = 0,87), тыс. долл. США	МНК/OLS (R2 = 0,97), тыс. долл. США
2028	14 600	15 270	1 113	1 637	1 320	1 030
2029	14 400	14 630	1 302	1 618	1 350	1 050

Составлено авторами по материалам исследования / Compiled by the authors on the materials of the study

анализа значимости фиктивной переменной в моделях МНК, по которым рассчитаны данные в табл. 1. Критическое значение рассчитывается для степени свободы равной 10 или 9 в зависимости от конфигурации модели. Данные представлены в табл. 2.

Как показывает табл. 2, проект ЭККМР значим для экономик всех территорий. При этом он исключительно важен для Монголии, так как служит одним из драйверов преодоления замедления экономики, вызванного пандемией COVID-19 в 2020 г. и влиянием украинского кризиса на ее социально-экономическое развитие. Проект также значим для Внутренней Монголии и Бурятии в качестве одного из стимулов экономического роста, так как способствует развитию региональной экономики и регионального экспорта.

Объективным ограничением исследования является то, что МТК КМР находится в стадии проекта и зачастую внешняя торговля Бурятии и Внутренней Монголии реализуется по другим логистическим маршрутам, несущим существенные издержки. Тем не менее важно выделить геополитические и геоэкономические факторы проекта МТК КМР. Подчеркнем, что Монголия во внешнеторговом балансе России и Китая не занимает значимого места в силу относительно небольшого объема экономики, хотя и является стратегическим партнером обеих стран. При этом продукция с высокой добавленной стоимостью в Монголию поставляется преимущественно в целом из Китая,

а сырьевая – из России. По этой причине Бурятия и Внутренняя Монголия в большей степени важны как территории для формирования транспортно-логистической инфраструктуры, а не в качестве непосредственных экспортеров продукции собственного производства в Монголию.

Важнейшим геополитическим и геоэкономическим фактором является оценка логистического потенциала государств-участников проекта МТК. Традиционно она проводится на основе индекса плотности инфраструктуры или международных рейтингов^{7,8}. В случае Монголии все имеющиеся рейтинги демонстрируют низкое и снижающееся качество инфраструктуры: индекс ВЭФ (Глобальный индекс конкурентоспособности (англ. Global Competitiveness Index, GCI) равен 3,3, медиана – 5,069. Всемирный банк (2019) ставит Монголию на 97-е место из 160 в Индексе эффективности логистики

⁷ Geiger T., Di Battista., A. Doherty S., Soininen I. The Global Enabling Trade Report 2016. A Joint Publication of the World Economic Forum and the Global Alliance for Trade Facilitation. Режим доступа: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GETR_2016_report.pdf (дата обращения: 18.10.2025).

⁸ International transport forum. Transport Infrastructure Investment and Maintenance (Edition 2018). Режим доступа: https://www.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/data/itf-transport-statistics/transport-infrastructure-investment-and-maintenance-edition-2018_e6879fd5-en (дата обращения: 18.10.2025).

⁹ Geiger, T., Di Battista., A. Doherty, S., Soininen, I. The Global Enabling Trade Report 2016. Режим доступа: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GETR_2016_report.pdf (дата обращения: 18.10.2025).

Таблица 2

Данные теста Стьюдента для фиктивных переменных

Table 2. Student's test data for dummy variables

Территория и год	Значение теста Стьюдента/Критическое значение
Внутренняя Монголия, с 2018 г.	2,4730 > 2,2010
Внутренняя Монголия, с 2020 г.	1,7560 < 2,2010
Бурятия, с 2018 г.	2,4990 > 2,2280
Бурятия, с 2020 г.	0,8919 < 2,2280
Монголия, с 2018 г.	1,8240 < 2,2010
Монголия, с 2020 г.	2,6840 > 2,2010

Составлено авторами по материалам исследования / Compiled by the authors on the materials of the study

2023¹⁰. Тем не менее у страны остается значимый потенциал развития инфраструктуры, особенно с использованием инструментария глобальных инициатив и институтов развития [Петров, 2018].

Следующим важным геополитическим фактором может служить то, что Монголия привлекательна для транснациональных корпораций благодаря своим богатым природным ресурсам, которые распределены преимущественно в южных регионах (прежде всего в пустыне Гоби). Такое распределение природных ресурсов позволяют транснациональным компаниям начать процесс выстраивания транспортно-логистической инфраструктуры по линии Даланзадгад – Улан-Батор – Эрдэнэт, где Улан-Батор является финансовым центром Монголии, а два других – центрами добычи природных ресурсов. Нарращивание транспортной инфраструктуры между Эрдэнэтом (промышленным центром) и Дарханом, одним из основных торговых узлов, связывающих южные и северные регионы Монголии (и, следовательно, крупным торговым узлом между Монголией и Россией (Бурятией), также имеет жизненно важное значение для развития инфраструктуры Монголии [Dugerjav, 2009]. Важным элементом развития транспортной инфраструктуры МТК КМР должна стать и эта часть МТК. Инвестиционная привлекательность Монголии отличается как богатством природных ресурсов, так и относительно невысокими стандартами регулирования экологических последствий.

Для Монголии ощутимым геополитическим и геоэкономическим фактором проекта МТК является ускорение финансовых потоков в стране вследствие активизации расчетов во внешней торговле. Они способствуют развитию национальной финансовой системы и укреплению международных финансовых связей с Сингапуром и Китаем, которые в последнее десятилетие существенно укрепили свои конкурентные позиции на монгольском финансовом рынке. В перспективе Монголия имеет возможность стать одной из первых стран, развивших гибридную финансовую систему на основе принципов либеральной и плановой экономики, что усилит ее геополитическую роль и влияние в Центральной Азии.

Геополитическим и геоэкономическим фактором для Монголии при реализации МТК КМР станет прогнозируемый рост внутреннего рынка. Благодаря транзиту значимых объемов товаров по территории страны ее национальный рынок будет насыщаться китайскими товарами и товарами местных производителей, выдерживающих конкуренцию с ними.

Монгольская экспортная продукция может конкурировать на глобальных рынках в специфичных монгольских отраслях (производство кашемира, производство шерсти и мяса). На монгольском рынке представлены национальные интересы двух влиятельных международных акторов – России и Китая, – которые конкурируют за свое геополитическое влияние в Монголии [Дэмбэрэл, 2021].

В числе важнейших геополитических и геоэкономических факторов МТК КМР для Монголии является ее модернизация и развитие инновационных технологий и производств в национальной экономике [Грайворонский, 2018]. В этом аспекте монгольской экономике не хватает драйверов цифрового и инновационного развития. Монголия при реализации проекта МТК КМР исходит из понимания, что она не будет контролировать его стратегическое развитие. Геополитическая ситуация складывается следующим образом: Россия является одним из главных бенефициаров проекта; Китай достигает ряда своих стратегических геополитических целей, усиливая свою экономическую экспансию на монгольский рынок; Монголия имеет возможности и перспективы достичь более динамичных и стабильных темпов развития и индустриализации своей страны.

Важнейшим геополитическим и геоэкономическим фактором для России стали вызовы китайской инициативы по реализации мегапроекта ОПОП, которые обострились в связи с санкционным давлением, сменой геополитических приоритетов в странах Центральной Азии [Бондаревич, 2015; Макаров, 2022]. В этом контексте Россия ищет пути привлечения инвесторов в свои транспортно-логистические проекты в Сибири и дальневосточных регионах. Одной из главных логистических проблем для нее является отсутствие вертикальной инфраструктуры и слабая взаимосвязь западной и восточной частей страны [Balbutskaya, 2014]¹¹.

Проект МТК КМР жизненно важен для улучшения ситуации с качеством вертикальной транспортно-логистической инфраструктуры в сибирских и в восточных субъектах РФ. В частности, пространственное положение Бурятии не позволяет перевозить большие объемы внешнеторговых грузов на рынки России и Китая, минуя Иркутскую область. Следует отметить, что главный отечественный железнодорожный оператор России – общество с ограниченной ответственностью «РЖД» – активно развивает вертикальную инфраструктуру железных дорог, в том числе между названными

¹⁰ Worldometers Mongolia Population. Режим доступа: <https://www.worldometers.info/world-population/mongolia-population/> (дата обращения: 18.10.2025).

¹¹ Fasbender T. Integrating Eurasia: Evolving Russian-Indian Infrastructure Links. Режим доступа: <https://doc-research.org/2017/08/integrating-eurasia-north-south-evolving-russian-indian-infrastructure-links/> (дата обращения: 18.10.2025).

регионами¹². Иркутск формируется как один из центров пространственного социально-экономического развития в России. Наличие Восточного маршрута МТК КМР позволит увеличить связанность сибирских и дальневосточных регионов России. Более того, он будет способствовать строительству Северного коридора ОПОП, который представляет геополитический интерес для китайской стороны [Дэмчигжав, 2015]. Российские национальные интересы состоят не только в реализации проекта МТК КМР — они представляют особое геополитическое значение для его дальнейшего развития и продления до крайних северных районов России, чтобы соединиться с Северный морским путем. Китай также имеет свои геополитические интересы в использовании данного транспортного коридора.

Такое совпадение интересов — хороший способ привлечь Азиатский банк инфраструктурных инвестиций к инвестированию в проект. Он должен быть привлекательным для китайских коммерческих банков, которые, как правило, являются одними из основных инвесторов проектов в рамках ОПОП. Реализация МТК КМР будет способствовать также реализации российской региональной политики по выравниванию уровня жизни в регионах страны, повышению деловой активности и развитию социальной сферы регионов.

Геополитические и геоэкономические факторы для Китая состоят в том, что, несмотря на значительные темпы роста, страна испытывает сложности с новыми драйверами роста в условиях усиления геополитической напряженности в Азиатско-Тихоокеанском регионе как традиционном регионе своего влияния. Монголия, несмотря на низкую плотность населения и небольшой объем рынка, обладает значительным объемом природных ресурсов, представляющих стратегический интерес для развития прежде всего северных регионов Китая, включая Внутреннюю Монголию.

Российский крупный рынок также привлекателен для Китая в связи с усилением восточного вектора российской внешней политики в условиях санкций [Ли, 2020]. Проект будет стимулировать развитие инфраструктуры в одном из наименее развитых регионов Китая. Внутренняя Монголия находится в стороне от основных направлений развития китайской экономики, но Китай ищет драйверы для наращивания своего экономического потенциала¹³. Проект МТК КМР может оказать сильное влияние

на социальные проблемы во Внутренней Монголии: он усилит этнонациональные связи между монгольским населением китайской провинции и населением Монголии, а также укрепит связи между близкими этническими группами — бурятами и монголами.

С российской стороны, как и с китайской, используется заявленный проектный подход. В частности, начата реконструкция КПП Эренцав, достигнута договоренность по поводу реконструкции дорожного полотна от российской до китайской границы через Чойбалсан до Бичигта. КНР видит значительные перспективы в завоевании монгольского рынка своими компаниями, вследствие чего активно продвигает проекты в сфере добычи полезных ископаемых, строительства и торговли. Таким образом, проект МТК КМР, являясь стратегически важным для всех сторон, видится ими по-разному, несмотря на санкции и внешнее давление, а также турбулентность мировой экономики.

Россия в настоящее время в рамках нового геополитического вектора своей геостратегии — «поворота на Восток» — активно использует возможности наращивания своего экспортного потенциала в политическом взаимодействии с сопредельными странами, формируя пояс национальной безопасности. Нельзя не отметить, что, несмотря на важное значение проекта для российских национальных интересов, пока Монголия находится вне фокуса стратегических приоритетов российской внешней политики.

В настоящее время главным направлением дальнейшего развития трехстороннего сотрудничества между Монголией, Россией и Китаем является разработка стратегии, позволяющей Китаю и России получить больше геополитические и геоэкономические выгоды от МТК КМР, а Монголии — реализовать национальную стратегию балансирования между сверхдержавами [Сюзпин, 2024].

Выводы / Discussion

Объективным ограничением исследования является то, что ЭККМР находится в стадии проекта и часто внешняя торговля Бурятии и Внутренней Монголии реализуется по другим логистическим маршрутам, несущим существенные издержки. Анализа экзогенных переменных, применяемых при построении моделей, реальной связи экспорта Внутренней Монголии и Бурятии на сегодняшний день не существует. Объемы транспортировки грузов по России не значимы в модели экспорта Внутренней Монголии, и наоборот. Пока что единая логистическая система в рамках ЭККМР не выстроена, в том числе на межгосударственном уровне, что затрудняет развитие кооперационно-торговых связей исследуемых регионов.

¹² RZD in Numbers. Режим доступа: <https://eng.rzd.ru/en/9961> (дата обращения: 18.10.2025).

¹³ Tang F. China Seeks to Fuel Economic Growth with Coal Mines and Airport Projects Worth over USD 15 Billion. Режим доступа: <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/2187923/china-seeks-fuel-economic-growth-coal-mines-and-airport> (дата обращения: 18.10.2025).

Важнейшей составляющей значимости ЭККМР является оценка логистического потенциала государств-участников проекта. Традиционно логистический потенциал проводится на основе индекса плотности инфраструктуры или международных рейтингов. В случае Монголии все имеющиеся рейтинги демонстрируют низкое и снижающееся качество инфраструктуры: индекс Всемирного экономического форума (ВЭФ) равен 3,3, медиана – 5,06, а Всемирный банк ставит Монголию на 97-е место из 160 в Индексе эффективности логистики 2023. Ранее страна занимала более высокие позиции вплоть до 73-го места. Тем не менее у нее остается значимый потенциал развития инфраструктуры, особенно с использованием инструментария глобальных инициатив и институтов развития [Макаров, 2020].

Монголия привлекательна для транснациональных корпораций благодаря своим богатым природным ресурсам, которые распределены преимущественно в южных регионах (прежде всего в пустыне Гоби). Такое распределение природных ресурсов позволяет транснациональным компаниям начать процесс выстраивания транспортно-логистической инфраструктуры по линии Даланзадгад – Улан-Батор – Эрдэнэт, где Улан-Батор является финансовым центром Монголии, а два других – центрами добычи природных ресурсов. Нарращивание транспортной инфраструктуры между Эрдэнэтом (промышленным центром) и Дарханом, одним из основных торговых узлов, связывающих южные и северные регионы Монголии (и, следовательно, крупным торговым узлом между Монголией и Россией (Бурятией), также имеет жизненно важное значение для развития инфраструктуры Монголии [Петров, 2018]. Важным элементом развития транспортной инфраструктуры ЭККМР должна стать и эта часть коридора.

Страна отличается как богатством природных ресурсов, так и относительно невысокими стандартами регулирования экологических последствий. Монгольская экспортная продукция может конкурировать на глобальных рынках в специфичных для страны отраслях – производство кашемира, производство шерсти и мяса. На монгольском рынке представлены национальные интересы двух влиятельных международных акторов – России и Китая, – которые конкурируют за свое геополитическое влияние в Монголии.

Для России важность развития логистического коридора через Монголию повышается в связи с перестраиванием внешнеэкономических связей и повышением нагрузки на восточные транспортные маршруты. Коридор позволяет трем странам не только укрепить сотрудничество и нарастить товарооборот, но и защищает от непредсказуемых

колебаний и санкционного давления в глобальной политике, соединяя инициативы ОПОП, Степного пути и общий рынок Евразийского экономического союза [Грайворонский, 2018].

Сдерживающим фактором регионального и приграничного сотрудничества в рамках экономического коридора Китай – Монголия – Россия является отсутствие регионального механизма взаимодействия трех стран, что препятствует развитию логистической схемы взаимодействия участников проекта [Дондоков, 2024]. Одной из главных логистических проблем для нее является отсутствие вертикальной инфраструктуры и слабая взаимосвязь западной и восточной частей страны [Статистикийн, 2019]. К территориям приграничного сотрудничества Китая, Монголии и России относятся две зоны, находящиеся на стыке границ трех государств. Западная зона включает Республику Алтай (Россия), округ Алтай в Синьцзян-Уйгурском автономном районе (КНР) и аймак Баян-Улгий (Монголия). Данная территория характеризуется горным рельефом и слабо развитой транспортной инфраструктурой. Отсутствие железной дороги из Западного Китая в Россию через Монголию существенно ограничивает возможности развития приграничного сотрудничества трех стран, поэтому проект ЭККМР жизненно важен для улучшения ситуации с качеством вертикальной транспортно-логистической инфраструктуры в сибирских и восточных субъектах РФ. Пространственное положение Бурятии не позволяет перевозить большие объемы внешнеторговых грузов на рынки России и Китая, минуя Иркутскую область.

Следует отметить, что главный российский железнодорожный оператор России – общество с ограниченной ответственностью «РЖД» – активно развивает вертикальную инфраструктуру железных дорог, в том числе между названными регионами. Наличие Восточного маршрута ЭККМР позволит увеличить связанность сибирских и дальневосточных регионов России. Более того, он будет способствовать строительству Северного коридора ОПОП, который представляет геополитический интерес для китайской стороны [Дэмчигжав, 2015].

Реализация ЭККМР будет способствовать реализации российской региональной политики по выравниванию уровня жизни в российских регионах, повышению деловой активности и развитию социальной сферы регионов. Российские национальные интересы состоят не только в реализации проекта МТК КМР – они представляют особое геополитическое значение для его дальнейшего развития и продления до крайних северных районов России, чтобы соединиться с Северным морским путем. Китай также имеет свои геополитические интересы в использовании данного транспортного коридора.

Заключение / Conclusion

Результаты, полученные в результате проведенного исследования, позволяют утверждать, что реализация ЭККМР отвечает национальным интересам стран участниц проекта, способствуя вовлечению де-факто депрессивных регионов как во внутрихозяйственный, так и внешнеэкономический оборот. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры ЭККМР имеет важное стратегическое геополитическое значение России и Китая, их сопредельных региональных субъектов, однако проект предполагает активизацию инвестирования сторонами соответствующей инфраструктуры.

Важно подчеркнуть, что Монголия, будучи стратегическим партнером и Китая, и России, во внешне-торговом балансе обеих стран не занимает значимого места в силу относительно небольшого объема экономики. Продукция с высокой добавленной стоимостью поставляется в Монголию преимущественно из Китая, а сырьевая — из России. Это обуславливает то, что Бурятия и Внутренняя Монголия, имея стратегически важное значение, могут выступить как территории формирования транспортно-логистической инфраструктуры, не фокусируя внимание на развитии экспортных производств для продвижения несырьевого неэнергетического экспорта. На это указывает и замещение экспорта Внутренней Монголии

в Монголию на экспорт из Бурятии. Оба региона являются посредниками, а не непосредственными регионами происхождения (производства) грузов в рамках ЭККМР.

Можно утверждать, что имеется совпадение геополитических и геоэкономических векторов для реализации МТК КМР. Одной из основных проблем, с которыми сталкивается проект, является тот факт, что он нуждается в инвестициях, которые сложно получить из-за длительного периода окупаемости и низкой доходности для основного инвестора — Китая. Очевидная необходимость — диверсификация инвестиционного потока в проект в целях снижения противоречий между подходом Китая и России к использованию МТК КМР в части финансирования проектов. Баланс интересов может быть реализован путем привлечения других заинтересованных сторон. Таковым может быть Индия в случае соединения ее с мультимодальным транспортным коридором «Север-Юг». Она стремится продвигать МТК, проходящий через территорию России, как одну из составляющих своей геостратегии, нацеленной на ограничение китайской экономической экспансии в зоне своих национальных интересов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Баранов, А., Дондоков, З. Б., Павлов, В., Суслов, В. Перспективы развития экономики Республики Бурятия / А. Баранов, З. Б. Дондоков, В. Павлов, В. Суслов // *ECO*. — 2018. — Т. 10, № 48. — С. 77–96.
- Ван, Ц. Вовенда, А. В., Любина, Д. Е., Мушенко, Е. В. Развитие экономического коридора Китай-Монголия-Россия: приграничное измерение / Ц. Ван, А. В. Вовенда, Д. Е. Любина, Е. В. Мушенко // *Социально-политические науки*. — 2021. — Т. 11, № 5. — С. 27–33. — DOI 10.33693/2223-0092-2021-11-5-27-33. — EDN TLMVMT.
- Грайворонский, В. В. Китайский мега-проект «Экономический пояс шелкового пути»: место и роль Монголии / В. В. Грайворонский // *Восточная аналитика*. — 2018. — № 3. — С. 49–59. — EDN YPXSUH.
- Дондоков, З. Б. Экономический коридор Китай — Монголия — Россия: проблемы и перспективы регионального и приграничного сотрудничества / З. Б. Дондоков // *Fundamental Research*. — 2024. — № 10. — С. 16–20.
- Дэмбэрэл, К. Монголия перед дилеммой: ШОС или «Шелковый путь» / К. Дэмбэрэл // *Обозреватель*. — 2021. — № 3(374). — С. 108–115. — DOI 10.48137/2074-2975_2021_3_108. — EDN RGYTYO.
- Дэмчигжав, М. (2015). Перспективные направления и проблемные вопросы стратегического партнерства России, Монголии и Китая во внешнеэкономической и таможенной сфере / М. Дэмчигжав // *Экономика России в XXI веке:*

REFERENCES

- Balbutskaya, E. (2014). Russian Transport Infrastructure Development. *Russian Journal of Logistics and Transport Management*, 1(2), 21–30.
- Baranov, A., Dondokov, Z., Pavlov, V., Suslov, V. (2018). Prospects for the Development of the Economy of the Republic of Buryatia. *ECO*, 10(48), 77–96. (In Russian).
- Demberel, K. (2021). Mongolia Faces a Dilemma: SCO or the Silk Road. *Observer*, 3(374), 108–115. (In Russian). https://doi.org/10.48137/2074-2975_2021_3_108
- Demchigjav, M. (2015). Promising directions and problematic issues of the strategic partnership of Russia, Mongolia and China in the foreign economic and customs spheres. In: *Economy of Russia in the 21st Century: Economic Sciences and Applied Research: Proceedings of the XII International Scientific and Practical Conference, Tomsk, November 17–21, 2015*. Tomsk: TPU Publ. House. (In Russian).
- Dondokov, Z. (2018). The Economic Corridor “China-Mongolia-Russia”: Problems and Development Prospects. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 190, 012052.
- Dondokov, Z. B. (2024). The China-Mongolia-Russia Economic Corridor: Problems and Prospects of Regional and Cross-Border Cooperation. *Fundamental Research*, 10, 16–20. (In Russian).
- Dugerjav, G. (2009). Northeast Asia and Mongolia: Infrastructure Network Development Issues. *Ritsumeikan Journal of Asia Pacific Studies*, 26, 73–82.

- Экономические науки и прикладные исследования: материалы XII Международной научно-практической конференции, г. Томск, 17–21 ноября 2015 г. Томск: Изд-во ТПУ, 2015. – С. 230–235.
- Ли, С. Приоритетные направления китайско-монгольских отношений в начале XXI века. Международные отношения. – 2020. – № 4. – С. 11–28. – DOI 10.7256/2454-0641.2020.4.34157.
- Макаров, А. В., Макарова, Е. В., Бешенцев, А. Н. Монголия: между Россией и Китаем (пути реализации транзитного потенциала) / А. В. Макаров, Е. В. Макарова, А. Н. Бешенцев // ЭКО. – 2022. – № 11(581). – С. 144–157. – DOI 10.30680/ECO0131-7652-2022-11-144-157. – EDN KJELC.
- Макаров, А. В., Макарова, Е. В. Программа создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия: проблемы и перспективы реализации / А. В. Макаров, Е. В. Макарова // Проблемы Дальнего Востока. – 2021. – № 4. – С. 84–94. – DOI 10.31857/S013128120015640-5. – EDN YNBDO.
- Намжилова, В. О. Экономическое развитие Автономного района Внутренняя Монголия в начале XXI века / В. О. Намжилова // Проблемы Дальнего Востока. – 2019. – № 3. – С. 75–83.
- Петров, М. А. Степной транзит: мост между цивилизациями или историографический конструкт? / М. А. Петров // НП. – 2018. – № 1.
- Цюй, С. Исследование текущей ситуации и проблем сотрудничества Северо-Восточного Китая и Дальнего Востока России на фоне «Стратегии поворота на Восток». Дискуссия. 2024. – Т. 1, № 122. – С. 47–54.
- Balbutskaya, E. Russian Transport Infrastructure Development / E. Balbutskaya // Russian Journal of Logistics and Transport Management. – 2014. – Vol. 2, No. 1. – Pp. 21–30.
- Dondokov, Z. The Economic Corridor “China-Mongolia-Russia”: Problems and Development Prospects / Z. Dondokov // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. – 2018. – 190.
- Dugerjav, G. Northeast Asia and Mongolia: Infrastructure Network Development Issues / G. Dugerjav // Ritsumeikan Journal of Asia Pacific Studies. – 2009. – No. 26. – Pp. 73–82.
- Liu, L., Liu, J., Zhang, Z. Environmental Justice and Sustainability Impact Assessment: In Search of Solutions to Ethnic Conflicts Caused by Coal Mining in Inner Mongolia, China / L. Liu, J. Liu, Z. Zhang // Sustainability. – 2014. – Vol. 12, No. 6. – Pp. 8756–8774.
- Pantucci, R., Lain, S. China’s Eurasian Pivot: The Silk Road Economic Belt. Routledge, 2017.
- Zhang, X., Zhang, S. China-Mongolia-Russia Economic Corridor and Environmental Protection Cooperation / X. Zhang, S. Zhang // R-Economy. – 2017. – Vol. 3, No. 3. – Pp. 161–166.
- Graivoronsky, V. V. (2018). China’s mega-project “Silk Road Economic Belt”: Mongolia’s place and role. *Eastern Analytics*, 3, 49–59. (In Russian).
- Li, S. (2020). Priority areas of Sino-Mongolian relations at the beginning of the 21st century. *International Relations*, 4, 11–28. (In Russian). <https://doi.org/10.7256/2454-0641.2020.4.34157>
- Liu, L., Liu, J., Zhang, Z. (2014). Environmental Justice and Sustainability Impact Assessment: In Search of Solutions to Ethnic Conflicts Caused by Coal Mining in Inner Mongolia, China. *Sustainability*, 6(12), 8756–8774.
- Makarov, A. V. (2022). Mongolia: between Russia and China (ways to realize transit potential). *ECO*, 11 (581). pp. 144–157. (In Russian).
- Makarov A. V., Makarova E. V. (2021). The China-Mongolia-Russia Economic Corridor Creation Program: Problems and Prospects of Implementation. *Problems of Far East*, 4, 84–94. (In Russian).
- Namzhilova, V. O. (2019). Economic Development of the Inner Mongolia Autonomous Region at the Beginning of the 21st Century. *Problems of Far East*, 3, 75–83. (In Russian).
- Pantucci, R., Lain, S. (2017). *China’s Eurasian Pivot: The Silk Road Economic Belt*. Routledge.
- Petrov, M. A. (2018). Steppe Transit: A Bridge between Civilizations or a Historiographic Construct? *NP*, 1. (In Russian).
- Qu, X. (2024). A Study of the Current Situation and Problems of Cooperation between Northeast China and the Russian Far East against the Background of the “Pivot to the East Strategy”. *Journal of Scientific Publications on Economics*, 122(1), 47–54. (In Russian).
- Wang, J., Vovenda, A. V., Lyubina, D. E., Mushenko, E. V. (2021). Development of the China-Mongolia-Russia Economic Corridor: The Border Dimension. *Socio-Political Sciences*, 5, 27–33. (In Russian).
- Zhang, X., Zhang, S. (2017). China-Mongolia-Russia Economic Corridor and Environmental Protection Cooperation. *R-Economy*, 3(3), 161–166.