



УДК 911.3:33

DOI 10.52575/2712-7443-2025-49-1-29-39

Угольная промышленность юга Монголии: новый конкурент Сибири на внешних рынках

Шерин Е.А.

Институт географии им. В.Б. Сочавы Сибирского отделения РАН,
Россия, 664033, Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1
egor-sherin@mail.ru

Аннотация. Цель исследования заключается в анализе стремительно развивающейся угольной промышленности юга Монголии, сосредоточенной в пределах аймака Умнеговь. Задачами исследования являются, во-первых, характеристика всех разрабатываемых угольных месторождений аймака, определение их институциональной принадлежности, геологических запасов, величин добычи и экспорта угля. Во-вторых, вопросы переработки угля. В-третьих, определение путей вывоза угля и пропорций между ними. В-четвёртых, рассмотрение проблем и перспектив угольной промышленности аймака. И наконец, в-пятых, раскрытие вопросов проявляющейся конкуренции угольных предприятий юга Монголии и Сибири на внешних рынках, прежде всего, Китая.

Ключевые слова: угольная промышленность, транспортировка угля, экспорт, железные дороги, Таван-Толгой, Овоот-Толгой, Монголия, Сибирь

Благодарности: исследование выполнено за счёт гранта Российского научного фонда № 24-47-03004, <https://rscf.ru/project/24-47-03004/>.

Для цитирования: Шерин Е.А. 2025. Угольная промышленность юга Монголии: новый конкурент Сибири на внешних рынках. Региональные геосистемы, 49(1): 29–39. DOI: 10.52575/2712-7443-2025-49-1-29-39

Coal Industry of Southern Mongolia: a New Competitor to Siberia in Foreign Markets

Egor A. Sherin

V.B. Sochava Institute of Geography, Siberian Branch, Russian Academy of Sciences
1 Ulan-Batorskaya St, Irkutsk 664033, Russia,
egor-sherin@mail.ru

Abstract. The article is focused on the coal industry of the Ömnögovi aimag in the south of Mongolia, which is becoming the main competitor to Siberian coal in foreign markets. The paper shows the fundamental role of mining sector exports for the modern economy of Mongolia in general, and Ömnögovi aimag in particular. The author analyzes all coal deposits under development in southern Mongolia and determines their institutional affiliation, geological reserves, coal production, and export volumes. The existing coal preparation plants and coal thermal power plants of the aimag are considered, as well as ones under construction, and those planned for construction. The volume of coal exported is assessed, and the main importing country is determined. Coal transportation routes are disclosed: roads and border crossings, both existing and planned ones. The proportions of export routes are calculated. The article discusses the problems and prospects of the coal industry in southern Mongolia, as well as the issues of emerging competition between southern Mongolian coal and Siberian coal.

Keywords: coal industry, coal transportation, export, railways, Tavan Tolgoi, Ovoot Tolgoi, Mongolia, Siberia

© Шерин Е.А., 2025



Acknowledgements: the study was supported by a grant from the Russian Science Foundation № 24-47-03004, <https://rscf.ru/project/24-47-03004/>.

For citation: Sherin E.A. 2025. Coal Industry of Southern Mongolia: a New Competitor to Siberia in Foreign Markets. *Regional Geosystems*, 49(1): 29–39 (in Russian). DOI: 10.52575/2712-7443-2025-49-1-29-39

Введение

Основу современной экономики Монголии составляет экспорт продукции горнодобывающего сектора. По данным 2021 года, в горнодобывающей отрасли было сформировано 24 % ВВП Монголии. Доля экспорта к ВВП составила 59 % [Национальное статистическое..., 2025]. В товарной структуре экспорта Монголии традиционно преобладает минеральное сырьё, доля которого в 2023 году составила 84,1 % [Главное таможенное..., 2025]. Данные показатели отражают высокую зависимость экономики Монголии от добычи минерального сырья и его последующего экспорта [Шерин, 2023б]. Согласно мнению авторов, ведущая роль горнодобывающей отрасли в экономике Монголии сохранится и в будущем [Narankhuu, 2018]. С 2022 года более половины всего экспорта Монголии составляет один тип товара – каменный уголь.

В последние годы горнодобывающая отрасль Монголии развивается динамично. До недавнего времени в стране был развит единственный концентрированный индустриальный район на центральном севере страны (города Улан-Батор, Эрдэнэт, Дархан), во многом связанный с советским (отчасти российским) сотрудничеством. В настоящее время формируется район нового ресурсно-индустриального освоения на центральном юге страны – в аймаке Умнеговь, связанный с транснациональным сотрудничеством. Если в Монголии в целом объём сельскохозяйственной продукции уступает объёму промышленной продукции в 2 раза, то в аймаке Умнеговь – в 9,3 раза, что говорит о его ярко выраженной промышленной специализации. В структуре промышленности аймака безоговорочно преобладает добыча полезных ископаемых, на которую приходится 99,8 % всего объёма промышленного производства. В первую очередь речь идёт о каменном угле, показатели запасов, добычи и экспорта которого в аймаке превышают суммарные показатели остальной части страны.

Анализ русскоязычной научной литературы не обнаружил комплексных исследований угольной промышленности аймака Умнеговь [Ганхуяг, 2018; Залогова, Такайшвили, 2019; Пунсалмаагийн, 2017; Чимэддорж, 2018]. Информационной базой исследования послужил анализ литературы на монгольском и английском языках, а также результаты научной экспедиции в аймак Умнеговь, осуществлённой в июле – августе 2024 года в рамках проекта РФФИ, в ходе которой были произведены встречи с представителями администрации сомона Цогтцэций, угольной компании «Эрдэнэс Тавантолгой» и погранперехода Гашуун-Сухайт, а также встречи с местными жителями (включая занимающихся традиционной отраслью хозяйства – пастухов) и вахтовыми рабочими.

Характеристика угольной промышленности юга Монголии

Месторождения и их институциональная принадлежность

В пределах аймака Умнеговь располагаются следующие каменноугольные месторождения: Таван-Толгой в сомоне Цогтцэций (одно из крупнейших в мире среди разрабатываемых), Баруун-Наран в сомоне Ханхонгор, Овоот-Толгой – Нарийн-Сухайт в сомоне Гурвантэс, а также ряд более мелких. По мнению автора, данные месторождения являются частью общего каменноугольного бассейна. Помимо угольных, в аймаке расположено одно из крупнейших в мире среди разрабатываемых медно-золоторудное месторождение Оюу-Толгой в сомоне Ханбогд (рисунок).



Горнодобывающая промышленность и транспортная инфраструктура аймака Умнеговь и прилегающих территорий

Mining industry and transport infrastructure of Ömnögovi aimag and adjacent territories

Первая группа разрабатываемых каменноугольных месторождений – Таван-Толгой и Баруун-Наран – находится в восточной части аймака. Распространена путаница между схожими названиями месторождения и компаний, занимающихся его разработкой. В действительности ситуация выглядит следующим образом: месторождение Таван-Толгой разрабатывают три компании: «Эрдэнэс Тавантолгой» (называемая также «Большой Таван-Толгой»), «Тавантолгой» (называемая также «Малый Таван-Толгой») и «Энержи Ресурс». Месторождение Таван-Толгой состоит из шести участков: Цанхи (разрабатывается «Эрдэнэс Тавантолгой»), Бортээг (разрабатывается «Тавантолгой»), Оорцог, Ончхараат, Бортолгой (данные три участка в настоящее время не разрабатываются) и Ухаа-Худаг (разрабатывается «Энержи Ресурс»). При этом компании «Эрдэнэс Тавантолгой» принадлежат лицензии на разработку всех шести участков. Также поблизости непосредственно за границей сомона располагается месторождение Баруун-Наран (также разрабатывается компанией «Энержи Ресурс»).

Компания «Эрдэнэс Тавантолгой» является совладением правительства и населения Монголии (государство владеет 81,5 % акций, население – 18,5 %), выплачивающим периодически дивиденды гражданам Монголии. Так, при чистой прибыли компании в размере 1,3 трлн тугриков в 2022 году в стране с населением 3,5 млн чел., 345 млрд будут распределены в виде дивидендов; при чистой прибыли в размере 3,4 трлн тугриков в 2023 году – 844 млрд. Компания «Тавантолгой» – местное совместное предприятие (доля государственной собственности – 51 %, частной (граждане 23 стран) – 49 %). Компания «Энержи Ресурс» является монгольским консорциумом (доля частной собственности – 100 %), зарегистрированным через материнскую компанию «Mongolian Mining Corporation» в конечных счетах в Гонконге и Сингапуре. В ближайших планах компаний-разработчиков значится разработка следующих месторождений и участков в восточной части аймака: Бортээг – «Эрдэнэс Тавантолгой», Цайхар-Худаг – «Энержи Ресурс», Двоот-Толгой-Сумбер и Гашуун-Овоо – иные компании.



Вторая группа разрабатываемых месторождений – Овоот-Толгой – Нарийн-Сухайт – находится в западной части аймака Умнеговь. Участки Овоот-Толгой и Нарийн-Сухайт располагаются в непосредственной близости (смежно) друг от друга, являются единым геологическим объектом, но разрабатываются разными компаниями. Участок Овоот-Толгой занимает южную часть месторождения, разрабатывается канадско-монгольской компанией «SouthGobi Resources» через свою дочернюю зарегистрированную в Монголии компанию «SouthGobi Sands». Участок Нарийн-Сухайт занимает северную часть месторождения, разрабатывается монгольской компанией «Mongolyn Alt Corporation» («МАК») через монгольско-китайское совместное предприятие «Qinhua-MAK-Nariin Sukhait» («МАК-Qinghua»). Взаимоотношения «SouthGobi Sands» и «МАК-Qinghua» можно охарактеризовать как партнёрские: компании имеют соглашение о сотрудничестве, связанное со сбросом вскрышных пород на территории участков друг друга. В ближайших планах компаний-разработчиков значится разработка следующих месторождений в западной части аймака: Сумбер (пограничье сомонов Гурвантэс и Ноён) и Заг-Суудж (пограничье сомонов Ноён и Баяндалай) – оба «SouthGobi Sands».

Запасы, добыча и переработка угля

Запасы участков месторождения Таван-Толгой, принадлежащих компании «Эрдэнэс Тавантолгой», после переоценки в марте 2024 года составляют 8,128 млрд т, из которых 72,15 % (5,864 млрд т) – коксующиеся и 27,85 % (2,264 млрд т) – энергетические. При этом запасы только участков Цанхи и Бортээг относятся к категории А + В, остальных – прогнозные (Р), не имеющие на данный момент точной геологической оценки. Запасы участков месторождений других компаний более скромны (табл. 1). Таким образом, общие запасы каменного угля аймака составляют 9,36 млрд т (из них Таван-Толгой и Баруун-Наран – 8,938 млрд т, Овоот-Толгой – Нарийн-Сухайт – 422 млн т), что весьма значительно в общемировом масштабе, при том что подавляющая их часть представлена ценными для сталелитейного производства коксующимися марками.

Таблица 1
Table 1

Характеристика каменноугольных месторождений аймака Умнеговь
Characteristics of coal deposits of Ömnögovi aimag

Месторождение	Участок	Разработчик	Запасы, млн т	Добыча, млн т		Экспорт, млн т	
				2019	2023	2019	2023
Таван-Толгой	Бортээг	«Тавантолгой»	20	2,40	3,57	1,90	2,50
		«Эрдэнэс Тавантолгой»	2 574	–	–	–	–
	Цанхи		3 855	16,20	28,23	15,50	28,40
	Оорцог		646	–	–	–	–
	Ончхараат		786	–	–	–	–
	Бортолгой		267	–	–	–	–
Ухаа-Худаг	0,4	–	–	–	–		
Баруун-Наран	Баруун-Наран	«Энержи Ресурс»	460	9,75	12,12	4,62	8,74
			330	0,96	2,47		
Овоот-Толгой – Нарийн-Сухайт	Овоот-Толгой	«SouthGobi»	201,9	5,05	4,05	5,05	4,05
	Нарийн-Сухайт	«МАК»	220	–*	–*	–*	–*
Итого:			9 360,3	>34,36	>50,41	>27,07	>43,69

* Объёмы добычи и экспорта компании «МАК-Qinghua» не приведены вследствие отсутствия годовых отчётов компании в открытом доступе [Эрдэнэс Тавантолгой... 2020, Эрдэнэс Тавантолгой... 2024, Mongolian Mining... 2020, Mongolian Mining... 2024, Тавантолгой... 2020, Тавантолгой... 2024, SouthGobi... 2020, SouthGobi... 2024].

Добывается уголь на всех участках открытым (карьерным) способом. Компания «Эрдэнэс Тавантолгой» является основным экспортёром монгольского сырого (Run-of-Mine) угля. В 2023 году на участке Цанхи было добыто 28,23 млн т угля (из них 100 % – коксующегося) и экспортировано 28,4 млн т. По результатам года доля «Эрдэнэс Тавантолгой» в общем объёме экспорта угля Монголии составила 52 %. Осенью 2024 года добыча компании перевалила за рекордные 50 млн т угля. Компания «Энержи Ресурс» является основным экспортёром монгольского обогащённого угля. В 2023 году компания добыла 14,59 млн т угля (из них Ухаа-Худаг – 12,12 млн т, Баруун-Наран – 2,47 млн т), переработав на углеобогащительной фабрике и впоследствии экспортировав 8,75 млн т обогащённого угля (из которых 6,74 млн т – первичный продукт (концентрат) и 2 млн т – промежуточный). Объёмы добычи и экспорта южномонгольского угля других компаний более скромны (см. табл. 1). При этом у всех рассмотренных компаний объёмы добычи и экспорта (исключая связанный с коронавирусными ограничениями 2020 год) растут год от года, кроме компании «SouthGobi Resources», максимум годовой добычи которой (6,38 млн т) наблюдался в 2017 году. Объёмы добычи и экспорта компании «МАК-Qinghua» не были найдены вследствие отсутствия годовых отчётов компании в открытом доступе, однако, исходя из информации прошлых лет, эти показатели могут составлять около 5 млн т в год. В целом угольная промышленность юга Монголии с 2023 года обеспечивает более 70 % всего добываемого и экспортируемого каменного угля страны.

По состоянию на начало 2025 года в аймаке Умнеговь работают две углеобогащительные фабрики (ОФ) и одна планируется к открытию в ближайшие месяцы. ОФ Ухаа-Худаг («Энержи Ресурс») производительностью 5 млн т в год (по факту выше) работает с 2011 года. В 2021 году за десять лет с момента её первой эксплуатации фабрика обогатила в общей сложности 62 млн т рядового угля, выпустив 31 млн т обогащённого коксующего угля и 12,5 млн т обогащённого энергетического. ОФ Нарийн-Сухайт («МАК-Qinghua») производительностью 1 млн т в год (фактически выше) работает с 2018 года. ОФ Таван-Толгой («Эрдэнэс Тавантолгой») проектной производительностью 10 млн т в год в настоящее время достроена, ввод в постоянную эксплуатацию планируется в марте 2025 года. В дальнейшем, с постройкой новых блоков, планируется доведение показателя до 30 млн т в год. С целью её водоснабжения построен водопровод с месторождения подземных вод Заг, расположенного в сомоне Цогтцэций, примерно в 65 км к северо-востоку от месторождения Таван-Толгой. Оно имеет подтверждённые запасы воды 63,65 л/сек и может использоваться в промышленных целях обогатительной фабрики в течение 25 лет.

На 2025 год в аймаке Умнеговь работает одна угольная теплоэлектростанция (ТЭС) и одна находится в виде многолетнего проекта. Кроме того, в ходе экспедиции была замечена строящаяся электростанция в сомоне Баян-Овоо близ автодороги на середине пути между месторождениями Таван-Толгой и Оюу-Толгой. ТЭС Ухаа-Худаг («Энержи Ресурс») мощностью 18 МВт работает с 2011 года. В декабре 2021 года объём производства электроэнергии электростанцией достиг исторического показателя в 1 млрд кВт*ч. Помимо удовлетворения энергетических потребностей горнодобывающих и инфраструктурных проектов компании, электростанция также обеспечивает электроснабжением центр сомона Цогтцэций. Проект ТЭС Тавантолгойская (предварительный план: 30 % – «Эрдэнэс Тавантолгой», 70 % – государственные гарантии и обязательства) проектной мощностью 450 МВт утверждён в 2013 году и по состоянию на март 2024 года подрядчик для строительства всё ещё не выбран. Планируется что электростанция, помимо электроснабжения горнодобывающих и инфраструктурных работ месторождения Таван-Толгой, будет обеспечивать электричеством медно-золоторудное месторождение Оюу-Толгой.

Транспортировка экспортного угля

Практически весь (98 %) добытый уголь аймака уходит на экспорт в сыром (80 %) или обработанном (20 %) виде. Экспорт угля осуществляется почти полностью потребителям из



Китая, потому как он попросту не имеет иного пути сбыта: Монголия не имеет выхода к морю и «зажата» между двумя странами. При этом гипотетический сбыт через Россию невозможен, так как восточная часть российских железных дорог ныне чрезвычайно загружена и не справляется даже с внутренними потребностями. В то же время компания «Энержи Ресурс», помимо Китая, осуществляет пробные поставки обогащённого коксующегося угля (через территорию Китая) на рынки Японии, Кореи, Индии и Германии.

Добытый уголь месторождений восточной части аймака транспортируется к монгольско-китайской границе тремя путями: автомобильной дорогой Таван-Толгой – Гашуун-Сухайт, железными дорогами Таван-Толгой – Гашуун-Сухайт и Таван-Толгой – Зуунбаян – Ханги; западной части – одним путём – автомобильной дорогой Овоот-Толгой – Шивэ-Хурен, и ещё один путь – железная дорога Нарийн-Сухайт – Шивэ-Хурен – будет построен в ближайшей перспективе. Всего на южной границе Монголии расположено четыре погранперехода (с востока на запад): Замын-Ууд – Эрэн-Хото (он же Дзамын-Удэ – Эрлян), Ханги – Мандал, Гашуун-Сухайт – Ганцмод, Шивэ-Хурен – Чеке. В настоящий момент три из них (кроме Ханги – Мандал) соединены как автомобильным, так и железнодорожным сообщением; и к семи из восьми пунктам пропуска (кроме Шивэ-Хурен) подведены железные дороги (см. рис.). Через пункт пропуска Гашуун-Сухайт проходит основная часть экспорта Монголии, через Замын-Ууд – основная часть импорта.

Асфальтированная дорога Таван-Толгой – Гашуун-Сухайт протяжённостью 245 км эксплуатируется с 2011 года. Построена компанией «Энержи Ресурс», в 2014 году передана государству на условиях взимания платы за проезд по ней автопоездов с углем других компаний. Вследствие этого, те зачастую едут параллельно дороге по грунту, нанося тем самым негативное воздействие на окружающую среду. Удельный вес дороги в перевозке экспортного угля месторождений Таван-Толгой и Баруун-Наран в 2023 году составил 94,71 %, ранее – 100 %.

Железная дорога Таван-Толгой – Гашуун-Сухайт имеет протяжённость 267 км и китайскую ширину колеи 1435 мм. Строительство начато в 2019 году, эксплуатируется с конца 2022 года. Финансирование строительства осуществлено компанией «Эрдэнэс Тавантолгой». Принадлежность: 66 % «Эрдэнэс Тавантолгой», 34 % «Монгольская железная дорога». Проектная провозная способность – 30 млн т в год. Удельный вес перевозок угля месторождений Таван-Толгой и Баруун-Наран дорогой в 2023 году составил 4,7 % (1,86 млн т).

Железная дорога Таван-Толгой – Зуунбаян – Ханги имеет протяжённость 640 км и русскую ширину колеи 1520 мм. Строительство участка Таван-Толгой – Зуунбаян (414 км) начато в 2019 году и закончено за три года, участка Зуунбаян – Ханги (226 км) – начато в 2022 году и закончено за шесть месяцев. Эксплуатируется с конца 2022 года. Финансирование строительства осуществлено компанией «Эрдэнэс Тавантолгой». Принадлежность: 66 % «Эрдэнэс Тавантолгой», 34 % «Монгольская железная дорога». Проектная провозная способность составляет 20 млн т в год. Удельный вес перевозок угля месторождений Таван-Толгой и Баруун-Наран по дороге в 2023 году составил 0,6 % (0,24 млн т).

Асфальтированная дорога Овоот-Толгой – Шивэ-Хурен протяжённостью 46 км эксплуатируется с 2015 года. 40 % акций дороги принадлежат компании «SouthGobi Resources». Удельный вес дороги в перевозке экспортного угля месторождения Овоот-Толгой – Нарийн-Сухайт в 2023 году (как и ранее) составляет 100 %.

Проектируемая железная дорога Нарийн-Сухайт – Шивэ-Хурен будет иметь протяжённость около 45 км и китайскую ширину колеи. Проектная провозная способность оценивается в 24 млн т грузов в год. Железнодорожная линия длиной в несколько километров от монгольского пункта пропуска Шивэ-Хурен до китайского Чеке проложена в 2023 году, финансирование осуществлено компанией «МАК».

Вывоз за рубеж добытого каменного угля западной части аймака Умнеговь, при отсутствии железных дорог, возможен только автомобильным транспортом. Экспорт же угля восточной части аймака, при наличии железных дорог, имеет свои особенности. Со-

гласно отчётным данным, по итогам 2023 года компанией «Эрдэнэс Тавантолгой» экспортировано по автодороге Таван-Толгой – Гашуун-Сухайт 97,52 % (27 696,8 тыс. т) угля, по железной дороге Таван-Толгой – Гашуун-Сухайт – 1,64 % (466,6 тыс. т) и по железной дороге Таван-Толгой – Зуунбаян – Ханги – 0,83 % (236,6 тыс. т) угля. То есть практически весь объём экспортированного угля пришёлся на автомобильный транспорт. Схожая ситуация наблюдается и во второй крупнейшей углекэкспортирующей компании – «Энержи Ресурс», экспортирующей, согласно отчётным данным, свою продукцию почти полностью по автодороге Таван-Толгой – Гашуун-Сухайт, по железной дороге Таван-Толгой – Зуунбаян – Ханги в 2023 году осуществлялись лишь ограниченные поставки. Отличается от крупных соседних компаний ситуация с перевозкой угля у третьей, разрабатывающей месторождение Таван-Толгой, компании. По отчётным данным компания «Тавантолгой» перевозит добытый уголь только через погранпереход Гашуун-Сухайт – Ганцмод, при этом, с апреля 2023 года началась транспортировка и по железной дороге. По итогам 2023 года большую часть экспортированного угля – 55,8 % (1 395 тыс. т) – доставили к границе железнодорожным транспортом и 44,2 % – автомобильным (табл. 2). Таким образом, в 2023 году уголь восточной части аймака Умнеговь на 94,71 % был экспортирован автомобильным транспортом и на 5,29 % – железнодорожным (уголь западной части аймака – на 100 % автомобильным).

Таблица 2
Table 2

Транспортировка экспортного угля восточной части аймака Умнеговь в 2023 году, тыс. т
Transportation of export coal from the eastern part of the Ömnögovi aimag in 2023, thousand tons

Компания Путь	«Эрдэнэс Тавантолгой»	«Энержи Ресурс»	«Тавантолгой»	Доли пути в перевозке:
Автодорога ТТ–ГС ¹	27 696,8	8 739,9	1 105,0	37 541,7 (94,71 %)
Железная дорога ТТ–ГС	466,6	–	1 395,0	1 861,6 (4,70 %)
Железная дорога ТТ–З–Х ²	236,6	0,1	–	236,7 (0,60 %)
Доли компаний в экспорте:	28 400,0 (71,64 %)	8 740,0 (22,05 %)	2 500,0 (6,31 %)	39 640 (100 %)

¹ТТ – Таван-Толгой, ГС – Гашуун-Сухайт; ²З – Зуунбаян, Х – Ханги [Эрдэнэс Тавантолгой..., 2024, Mongolian Mining..., 2024, Тавантолгой..., 2024].

Сложившаяся ситуация выглядит нелогичной, ведь перевозка южномонгольского угля в Китай железнодорожным транспортом обходится примерно в четыре раза дешевле чем автомобильным (12 долл. за тонну против 47). Остаётся под вопросом, почему после введения в эксплуатацию в конце 2022 года двух железнодорожных линий с месторождения Таван-Толгой до погранпереходов на границе с Китаем, углекэкспортирующие компании всё ещё отдают приоритет дорогим автомобильным перевозкам, не используя потенциал дешёвых железнодорожных, тем более что их провозной способности (50 млн т грузов в год) вполне хватает удовлетворить потребности в транспортировке.

По мнению автора, среди возможных причин сложившейся ситуации с транспортировкой экспортного угля восточной части аймака могут быть следующие. Компания «Энержи Ресурс» практически не использует железные дороги, т. к. не имеет доли в их собственности. Компания «Эрдэнэс Тавантолгой» не начала полноценное пользование железными дорогами в 2023 году, несмотря на наличие доли собственности в них, потому как, являясь крупным (по объёму товаров) экспортёром, ещё могла иметь крупные действующие контракты на пользование автотранспортом через своих субподрядчиков. Ком-



пания «Тавантолгой», являясь сравнительно небольшим экспортёром по объёму товаров, могла не иметь крупные действующие контракты на пользование автотранспортом и вследствие чего успеть перевести свои поставки на железные дороги. Если данные предположения верны, то в 2025–2026 гг. удельный вес железных дорог в транспортировке южномонгольского угля должен резко возрасти.

Проблемы и перспективы угольной промышленности юга Монголии

Среди лимитирующих развитие угольной промышленности юга Монголии факторов, прежде всего стоит отметить проблемы с водоснабжением горнодобывающих и перерабатывающих производств, возникшие вследствие засушливости климата аймака и отсутствия постоянных водотоков. Перспективы здесь прослеживаются в использовании потенциала подземных источников вод, запасы которых также ограничены. Переброска вод трубами из рек Орхон и Керулен в рамках так называемого проекта «Синий конь», по авторскому мнению, неперспективна.

Следующим лимитирующим фактором являются проблемы с электроснабжением производств. В настоящее время в аймаке наблюдается дефицит электроэнергии (по отдельным сведениям, до 90 %), которая подаётся от линии электропередач, распределяющих электроэнергию из Китая. Перспективы преодоления данной проблемы связаны с запланированной постройкой угольной теплоэлектростанции мощностью 450 МВт. Кроме того, существуют планы постройки линии электропередач в сомон Цогтцэций из города Мандалговь соседнего аймака Дундговь.

Существенным недостатком является ограниченное использование нижних стадий переработки добытых ресурсов и отсутствие глубокой их переработки. Частичным выходом из данной ситуации является наращивание строительства углеобогачительных фабрик. Перспективы в данной области благоприятны, так как в 2025 году планируется ввод в эксплуатацию обогачительной фабрики мощностью 10 (в перспективе – 30) млн т в год.

Ещё одним недостатком является почти полный вывоз за рубеж добытых ресурсов при дефиците перерабатывающих производств на территории аймака. Помимо углеобогачительных фабрик, рационально строительство коксохимического завода, продукция которого – кокс – имеет много большую добавленную стоимость, нежели обогащённый коксующийся уголь.

Другой проблемой является зависимость угольной промышленности юга Монголии от Китая. Институциональный фактор неприсутствия Китая в составе большей части горнодобывающих компаний юга Монголии нивелируется географическим положением, позволяющим Китаю играть ведущую роль во взаимодействии с оными и иметь рычаги давления на них. Китай является основным (99 %) покупателем добываемых природных ресурсов юга Монголии, большая часть которых направляется в Китай в необработанном виде, Китай поставляет электроэнергию на горнодобывающие производства, а железные дороги, подведённые к месторождениям со стороны Китая, имеют китайскую ширину колеи.

Все пять вышеперечисленных проблем и лимитирующих факторов, помимо угольной, применимы и к медной промышленности юга Монголии, разрабатываемой монгольско-канадской компанией «Оюу-Толгой». Также существуют проблемы экологического характера и нюансы взаимодействия горнодобывающих компаний с занимающимися традиционными отраслями хозяйства местными жителями – пастухами.

Взаимоотношения Монголии и Китая являются отдельной сложностью её внешнеэкономической деятельности. В 2023 году 91,2 % экспорта Монголии отправилось в Китай. При этом экспорт демонстрировал узость товарной номенклатуры и превалирование минерального сырья. В то же время на Китай пришлось 40,5 % импорта в Монголию [Главное таможенное..., 2025]. Наконец, Китай в последние годы является лидером по иностранным инвестициям в экономику Монголии – объём китайских прямых иностран-

ных инвестиций превышает 50 % от общего объёма зарубежных вложений [Миронова, Потапенко, 2016]. Всё это обуславливает уязвимость экономики Монголии от крупного соседа [Шерин, 2023б].

В целом перспективы угольной промышленности юга Монголии можно рассматривать как благоприятные. Не так давно были введены в эксплуатацию две железнодорожные линии, потенциал которых ещё не используется в полной мере, и планируется к постройке ещё одна. Заканчивается строительство углеобогатительной фабрики, которая станет крупнейшей в регионе, и водопровод с месторождения подземных вод. Потребность в монгольском коксующемся угле со стороны Китая прогнозируется с тенденцией к росту. В то же время нельзя не заметить формирующуюся конкуренцию угля юга Монголии с углем Сибири.

Конкуренция между Монголией и Сибирью на внешних рынках угля

Среди пограничных с Сибирью стран Монголия имеет наименьший удельный вес в структуре её внешнеторгового оборота [Шерин, 2023а; Шерин, 2023б; Шерин, 2024]. Отчасти это объясняется тем, что Сибирь и Монголия экспортируют на мировой рынок схожие товарные группы, становясь, таким образом, конкурентами на внешних рынках. Прежде всего, речь идёт о продаже каменного угля, медных руд и концентратов.

Сибирь по сравнению с Монголией проигрывает в расстояниях до потребителей. Так, для Монголии путь от месторождения Таван-Толгой до ключевого порта Китая на Жёлтом море – Тяньцзиня – составляет по железной дороге около 1,5 тыс. км. В то же время расстояние перевозки до него кузнецкого угля составляет около 5,37 тыс. км, что почти в 3,6 раз больше [Шерин, 2024]. Более того, южномонгольский уголь почти в полном объёме экспортируется в близлежащие регионы Китая по суше, прежде всего во Внутреннюю Монголию. Расстояние перевозок здесь ещё меньше: до главного промышленного центра Внутренней Монголии г. Баотоу оно составляет 400–450 км, что даёт огромные экономические преимущества [Безруков, Фартышев, 2022]. Многократно уступая России по запасам природных ресурсов и общеэкономическому потенциалу, Монголия вполне успешно конкурирует с ней на внешних рынках минерального сырья за счёт чётко выраженной специализации производства и экспортной ориентации, а также более выгодного транспортно-географического положения относительно Китая как главного рынка.

Наглядным тому подтверждением служит то, что разрыв между российскими и монгольскими поставками угля в Китай в последние годы начал снижаться: в 2022 и 2023 гг. он составлял 33–36 млн т, а по итогам 2024 года сократился до 12,2 млн т. В 2024 году Россия стала единственным экспортёром угля в Китай, чьи поставки упали (на 7 %). При этом угольный экспорт Монголии непрерывно растёт с 2022 года.

Взаимовыгодное снижение остроты сибирско-монгольской конкуренции на внешних рынках возможно за счёт увеличения глубины переработки минерального сырья и получения полуфабрикатов или готовой продукции с высокой добавленной стоимостью. В таком случае перевозки становятся более рентабельными, а рынки сбыта расширяются. Одно из основных направлений модернизации сибирской промышленности заключается в углублении переработки сырья путём формирования верхних «этажей» базовых производств. По такому же пути должна идти и Монголия, что позволит устранить жёсткую привязку экспорта её сырья к близлежащим регионам Китая и ослабить остроту конкуренции с Россией [Безруков, Фартышев, 2022].

Заключение

В современной Монголии основополагающая роль в экономике принадлежит экспорту продукции горнодобывающего сектора. В южном аймаке Умнеговь эта специализация ещё значительней и основана на двух природных ресурсах: каменном угле и меди. За-



пасы каменного угля аймака (9,36 млрд т) значительны в общемировом масштабе, причём подавляющая их часть представлена ценными коксующимися марками. Практически весь объём добытого угля (98 %) в сыром или обработанном виде уходит на экспорт в одну страну – Китай. Угольная промышленность юга Монголии обеспечивает более 70 % добываемого и экспортируемого каменного угля страны. Характерной особенностью транспортировки угля восточной части аймака Умнеговь является его вывоз преимущественно (94,7 %) автомобильным видом транспорта при наличии железных дорог, несмотря на очевидные преимущества последних: четырёхкратно более низкая стоимость перевозки и высокая провозная способность. Перспективы угольной промышленности юга Монголии в целом благоприятны. При этом в настоящее время формируется конкуренция южномонгольской угольной промышленности с сибирской, уже проявившаяся в отношении главного рынка сбыта – Китая.

Список источников

- Главное таможенное управление Монголии. Электронный ресурс. URL: <https://customs.gov.mn/> (дата обращения: 14.01.2025).
- Национальное статистическое управление Монголии. Электронный ресурс. URL: <https://nso.mn/> (дата обращения: 14.01.2025).
- «Тавантолгой» ХК-ийн 2019 оны Үйл ажиллагааны тайлан. 2020, 17 с. (на монгольском).
- «Тавантолгой» ХК Үйл ажиллагааны тайлан 2023. 2024, 28 с. (на монгольском).
- «Эрдэнэс-Тавантолгой» ХК-ийн тайлан 2019. 2020, 48 с. (на монгольском).
- «Эрдэнэс-Тавантолгой» ХК-ийн жилийн тайлан 2023. 2024, 93 с. (на монгольском).
- Mongolian Mining Corporation Annual report 2019. 2020, 226 p. (in English).
- Mongolian Mining Corporation Annual report 2023. 2024, 190 p. (in English).
- SouthGobi Resources LTD. Annual Information Form. For the year ended December 31, 2019. 2020, 124 p. (in English).
- SouthGobi Resources LTD. Annual Information Form. For the year ended December 31, 2023. 2024, 105 p. (in English).

Список литературы

- Безруков Л.А., Фартышев А.Н. 2022. Особенности внешней торговли Монголии: риски для России. *Мировая экономика и международные отношения*, 66(3): 101–109. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2022-66-3-101-109>
- Ганхуяг Б. 2018. Политические партии Монголии и некоторые проблемы вокруг каменноугольного месторождения Таван-Толгой. *Известия Иркутского государственного университета. Серия: Политология. Религиоведение*, 26: 46–59. <https://doi.org/10.26516/2073-3380.2018.26.46>
- Залогова О.И., Такайшвили Л.Н. 2019. Состояние и перспективы развития транспортной инфраструктуры Монголии для экспорта угля. *Современные технологии. Системный анализ. Моделирование*, 2(62): 177–185. [https://doi.org/10.26731/1813-9108.2019.2\(62\).177-185](https://doi.org/10.26731/1813-9108.2019.2(62).177-185)
- Миронова М.Н., Потапенко М.В. 2016. Современные тенденции экономического сотрудничества Монголии с Китаем и Россией. *Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки*, 3–1: 11–25.
- Пунсалмаагийн О. 2017. Угольная промышленность Монголии: состояние и перспективы развития. *Записки Горного института*, 226: 420–427. <https://doi.org/10.25515/pmi.2017.4.420>
- Чимэддорж У. 2018. Технологический менеджмент рационального природопользования (по материалам угольных месторождений Монголии). *Научный журнал НИУ ИТМО. Серия Экономика и экологический менеджмент*, 2: 110–121. <https://doi.org/10.17586/2310-1172-2018-11-2-110-121>
- Шерин Е.А. 2023а. Внешнеторговое сотрудничество Казахстана и сибирских регионов. *ЭКО*, 53(6): 137–151. <https://doi.org/10.30680/ЕСО0131-7652-2023-6-137-151>
- Шерин Е.А. 2023б. Внешнеторговое сотрудничество Монголии и сибирских регионов. *Географический вестник*, 1(64): 44–51. <https://doi.org/10.17072/2079-7877-2023-1-44-51>



- Шерин Е.А. 2024. Внешнеторговое сотрудничество Китая и сибирских регионов. *Мировая экономика и международные отношения*, 68(5): 81–90. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2024-68-5-81-90>
- Narankhuu B. 2018. Are Natural Resources a Curse or a Blessing for Mongolia? *Mineral Economics*, 31(1): 171–177. <https://doi.org/10.1007/s13563-018-0144-0>

References

- Bezrukov L.A., Fartyshev A.N. 2022. Features of Mongolian Trade: Risks for Russia. *World Economy and International Relations*, 66(3): 101–109 (in Russian). <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2022-66-3-101-109>
- Ganghuyag B. 2018. Mongolian Political Parties and Some Problems with Tavan Tolgoi Coal Mine. «The Bulletin of Irkutsk State University». Series «Political Science and Religion Studies», 26: 46–59 (in Russian). <https://doi.org/10.26516/2073-3380.2018.26.46>
- Zalogova O.I., Takaishvili L.N. 2019. State and Prospects of Development of Transport Infrastructure of Mongolia for Coal Export. *Modern Technologies. System analysis. Modeling*, 2(62): 177–185 (in Russian). [https://doi.org/10.26731/1813-9108.2019.2\(62\).177-185](https://doi.org/10.26731/1813-9108.2019.2(62).177-185)
- Mironova M.N., Potapenko M.V. 2016. Modern Trends of Mongolian Economic Cooperation with China and Russia. *Izvestiya Tula State University. Economic and legal sciences*, 3–1: 11–25 (in Russian).
- Punsalmaagiin O. 2017. Coal Industry in Mongolia: Status and Prospects of Development. *Journal of mining institute*, 226: 420–427 (in Russian). <https://doi.org/10.25515/pmi.2017.4.420>
- Chimeddorj U. 2018. Technological Management of Rational Nature Management (Based on the Datas from Coal Deposits in Mongolia). *Scientific journal NRU ITMO. Series Economics and Environmental Management*, 2: 110–121 (in Russian). <https://doi.org/10.17586/2310-1172-2018-11-2-110-121>
- Sherin E.A. 2023a. Foreign Trade Cooperation between Kazakhstan and Siberian Regions. *ECO*, 53(6): 137–151 (in Russian). <https://doi.org/10.30680/ECO0131-7652-2023-6-137-151>
- Sherin E.A. 2023b. Foreign Trade Cooperation Between Mongolia and Siberian Regions. *Geographical Bulletin*, 1(64): 44–51 (in Russian). <https://doi.org/10.17072/2079-7877-2023-1-44-51>
- Sherin E.A. 2024. Foreign Trade Cooperation Between China and Siberian Regions. *World Economy and International Relations*, 68(5): 81–90 (in English). <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2024-68-5-81-90>
- Narankhuu B. 2018. Are Natural Resources a Curse or a Blessing for Mongolia? *Mineral Economics*, 31(1): 171–177. <https://doi.org/10.1007/s13563-018-0144-0>

*Поступила в редакцию 18.12.2024;
поступила после рецензирования 31.01.2025;
принята к публикации 19.02.2025*

*Received December 18, 2024;
Revised January 31, 2025;
Accepted February 19, 2025*

Конфликт интересов: о потенциальном конфликте интересов не сообщалось.

Conflict of interest: no potential conflict of interest related to this article was reported.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Шерин Егор Александрович, кандидат географических наук, научный сотрудник лаборатории георесурсоведения и политической географии, Институт географии им. В.Б. Сочавы Сибирского отделения РАН, г. Иркутск, Россия

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Egor A. Sherin, Candidate of Geographical Sciences, Researcher, Laboratory of Georesources Science and Political Geography, V.B. Sochava Institute of Geography, Siberian Branch, Russian Academy of Sciences, Irkutsk, Russia