

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ, СОЦИАЛЬНАЯ И ПОЛИТИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ

Научная статья

УДК 911.3 (517.3)

doi: 10.17072/2079-7877-2025-1-31-39

ЗАВИСИМОСТЬ ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ СТРУКТУРЫ ЭКСПОРТА ВНУТРИКОНТИНЕНТАЛЬНЫХ СТРАН ОТ ТРАНСПОРТАБЕЛЬНОСТИ ТОВАРОВ (НА ПРИМЕРЕ МОНГОЛИИ)

Леонид Алексеевич Безруков ¹, Арсений Николаевич Фартышев ²

^{1,2} Институт географии им. В.Б. Сочавы Сибирского отделения РАН, г. Иркутск, Россия

² Иркутский государственный университет, г. Иркутск, Россия

¹ bezrukov@irigs.irk.ru, ResearcherID: AAZ-6372-2020, Scopus Author ID: 8508086500

² fartyshhev.an@gmail.com, ResearcherID: AAZ-6198-2020, Scopus Author ID: 57200918495

Аннотация. Исходя из произошедшего во второй половине XX в. удешевления перевозок, вопрос о роли в современной экономике транспортно-географического фактора остается дискуссионным, возникают суждения о том, что «принцип платы за расстояние» теряет свое определяющее влияние. Вместе с тем резкое удешевление во второй половине XX в. морских перевозок привело к еще большей транспортно-экономической поляризации мира в континентально-океаническом разрезе: основные конкурентные преимущества получили приморские страны и районы, тогда как для внутриконтинентальных высокие транспортные издержки остались важным препятствием для эффективного выхода на мировой рынок. Поэтому цель исследования состоит в установлении на примере Монголии зависимости географической структуры экспорта внутриконтинентальных стран от транспортабельности товаров. По авторской методике осуществлена оценка распределения экспортных товаров Монголии с учетом их относительной транспортабельности по зонам удаленности. Выявлена закономерность вывоза малотранспортабельных минерально-сырьевых товаров (уголь, железная руда, нефть, руды и концентраты ряда цветных металлов) почти исключительно в ближние страны, главным образом в Китай. Это обусловлено влиянием значительных транспортных затрат, ограничивающих перемещение массовых грузов на большие расстояния из-за ощутимого снижения рентабельности экспорта. В то же время в дальние страны экспортируются более дорогостоящие виды монгольской продукции (золото, одежда, шерсть и др.). Обозначены распределение и транспортабельность экспорта Монголии по пограничным пунктам пропуска с Россией и Китаем. Установлена доминирующая роль использования железнодорожного транспорта для перевозки массовых грузов внутриконтинентальных стран. Сделан вывод о том, что в перспективе наиболее приоритетным направлением экспортной специализации Монголии является углубление переработки минерального сырья в полуфабрикаты или готовую продукцию, что позволит увеличить рентабельные расстояния их перевозки и расширить размеры рынков сбыта.

Ключевые слова: экономическая география, транспортабельность товара, транспортные издержки, экспорт, зоны удаленности, минерально-сырьевые товары, внешние рынки, Монголия

Финансирование. Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 24-47-03004, <https://rscf.ru/project/24-47-03004/>.

Для цитирования: Безруков Л.А., Фартышев А.Н. Зависимость географической структуры экспорта внутриконтинентальных стран от транспортабельности товаров (на примере Монголии) // Географический вестник = Geographical bulletin. 2025. № 1 (72). С. 31–39. doi: 10.17072/2079-7877-2025-1-31-39

ECONOMIC, SOCIAL AND POLITICAL GEOGRAPHY

Original article

doi: 10.17072/2079-7877-2025-1-31-39

DEPENDENCE OF THE GEOGRAPHICAL STRUCTURE OF INTRACONTINENTAL COUNTRIES' EXPORTS ON THE TRANSPORTABILITY OF GOODS (A CASE STUDY OF MONGOLIA)

Leonid A. Bezrukov ¹, Arseniy N. Fartyshhev ²

^{1,2} V.B. Sochava Institute of Geography, SB RAS, Irkutsk, Russia

² Irkutsk State University, Irkutsk, Russia

¹ bezrukov@irigs.irk.ru, ResearcherID: AAZ-6372-2020, Scopus Author ID: 8508086500

² fartyshhev.an@gmail.com, ResearcherID: AAZ-6198-2020, Scopus Author ID: 57200918495



© 2025 Эта работа Безрукова Л.А., Фартышева А.Н. лицензирована по CC BY 4.0. Чтобы просмотреть копию этой лицензии, посетите <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Abstract. Following the reduction in transportation costs that occurred in the second half of the 20th century, the role of the transport-and-geographical factor in the modern economy remains a debatable question, and judgments arise that the principle of ‘payment for distance’ is losing its decisive influence. At the same time, a sharp reduction in price of maritime transport has led to an even greater transport-and-economic polarization of the world in the continental-oceanic context: the main competitive advantages were gained by coastal countries and regions, while for inland countries high transport costs remained a major obstacle to effective entry into the world market. Hence, the purpose of the study is to establish, using the example of Mongolia, the dependence of the geographical structure of intracontinental countries’ exports on the transportability of goods. The authors proposed their own methodology to assess the distribution of Mongolia’s export goods by remoteness zones with relative transportability of the goods taken into account. The study has revealed that low-transportable mineral raw materials (coal, iron ore, oil, ores, and concentrates of a number of non-ferrous metals) are transported almost exclusively to neighboring countries, mainly to China. This is due to the impact of significant transportation costs, which limit the movement of bulk goods over long distances due to a noticeable decrease in export profitability. At the same time, more expensive types of Mongolian products (gold, clothing, wool, etc.) are exported to distant countries. The authors have established the distribution and transportability of Mongolia’s exports by border checkpoints located on the border with Russia and China. Rail transport was found to play the dominant role in the transportation of bulk cargoes of intracontinental countries. It is concluded that the main priority of Mongolia’s export specialization in the long term is to deepen the processing of mineral raw materials into semi-finished or finished products, which will extend the cost-effective distances of their transportation and expand the size of sales markets.

Keywords: economic geography, transportability of goods, transport costs, exports, remoteness zones, mineral commodities, foreign markets, Mongolia

Financing. The research was carried out under grant from the Russian Science Foundation No. 24-47-03004, <https://rscf.ru/project/24-47-03004/>.

For citation: Bezrukov, L.A., Fartyshev, A.N. (2025). Dependence of the geographical structure of intracontinental countries’ exports on the transportability of goods (a case study of Mongolia). *Geographical Bulletin*. No. 4(71). Pp. 31–39. doi: 10.17072/2079-7877-2025-1-31-39

Введение

Вопрос связи географических факторов с экономическим развитием стран и регионов является одним из ключевых в общественной географии. Примером может служить разработка концепции континентально-океанической дихотомии, которая, объясняя экономико-географические следствия разделения поверхности земного шара на сушу и Мировой океан, рассматривает планетарную неоднородность пространства через призму разницы в величине транспортных издержек между сухопутными и морскими перевозками – более затратными первыми и экономичными вторыми [3]. В общем случае «континентально-океаническая» поляризация, наряду с климатическими, ландшафтными и прочими особенностями, по праву относится к числу тех важнейших географических факторов, которые наиболее заметно детерминируют и экономическую, и общественно-политическую жизнь человечества, что находит весомое подтверждение в многочисленных фактах прошлого и настоящего. Под континентально-океанической дихотомией понимается последовательное и фундаментальное раздвоение целостного мирового хозяйства (и мира в целом) на два противоположных и одновременно взаимодополняющих типа экономик – континентальный и океанический (приморский), резко различающихся в зависимости от их макрорасположения относительно моря организацией и эффективностью хозяйства, спецификой взаимодействия с внешним миром и путями развития.

Вместе с тем вопрос о роли в современной экономике транспортно-географического фактора остается дискуссионным. Исходя из произошедшего во второй половине XX в. резкого удешевления перевозок, общеэкономическая роль транспорта и торговли в настоящее время незаслуженно принижается. Возникают суждения зарубежных и отечественных исследователей о том, что транспортно-географический фактор больше не играет былой роли, поскольку «принцип платы за расстояние» теряет свое определяющее влияние, а уровень развития стран становится все более независимым от расстояний, природных ресурсов и географического положения [1, 2, 12, 15].

Однако, как метко заметил Б. Хендрикус, в экономических теориях «производство, потребление, капиталовложения и даже внешняя торговля обычно рассматриваются условно в народном хозяйстве такой страны, где нет ни расстояний, ни транспортных издержек» [18, с. 20]. О том же самое говорит Б.Б. Родоман: «Экономисты, да и многие географы, любят объяснять местные особенности стран и районов пестротой природных условий, но нередко недооценивают значение положения и расстояний» [13, с. 418]. Следовательно, и сегодня очень актуально звучат слова основоположника экономической географии А. Лёша о том, что «законом расстояния» явно пренебрегают, а это связано с большими потерями [8].

Транспортная составляющая цены многих товаров все еще достигает значительных размеров, в связи с чем транспортные издержки по-прежнему сохраняют большое значение в формировании международных и межрегиональных хозяйственных связей. Выдающийся шведский экономист Б. Улин еще в 1930-х гг. указывал, что некоторые базисные элементы размещения и ценообразования, в том числе транспортные издержки, носят более

фундаментальный характер, чем другие, т.е. они менее всего поддаются регулированию [16]. Поэтому транспортные издержки до сих пор остаются едва ли не важнейшим фактором, определяющим процессы хозяйственного обмена, а в конечном счете и самого производства.

Проблема транспортировки товаров (грузов) занимала ранее центральное место во всей теории размещения производства, связанной с именами таких классиков экономики и экономической географии, как И.Г. Тюнен, А. Вебер, Т. Паландер, А. Лёш, А. Маршалл, Б. Улин, У. Изард и др. Влияние транспортных издержек на экономические показатели предприятий и отраслей хозяйства плодотворно рассматривалось также отечественными экономистами-транспортниками и экономико-географами [5–7, 10, 11, 19]. К сожалению, содержащаяся в их трудах информация уже в значительной мере устарела, причем подобные исследования в настоящее время практически свернуты.

Между тем с позиций континентально-океанической дихотомии результаты сокращения транспортных издержек очень дифференцированы по районам и странам мира, так как для различных видов транспорта были характерны принципиально различные темпы удешевления перевозок [3]. Самое значительное их удешевление произошло на морском транспорте за счет увеличения размеров судов, контейнеризации грузов, создания мощной и специализированной портовой инфраструктуры, применения новой техники погрузочно-разгрузочных работ, формирования общемировой логистической системы поставок сырьевых товаров [9, 10].

Однако такое резкое сокращение расходов морской транспортировки привело к еще большей транспортно-экономической поляризации районов и стран мира в континентально-океаническом разрезе, прежде всего к усилению и без того заметной «ущемленности» внутриматериковых областей по сравнению с приморскими. Так, по данным Л. Анноваци-Джакаб [20], транспортные расходы на перемещение стандартного контейнера из Балтимора (США) морским путем до побережья Африки (Камерун) на расстояние 9 тыс. км составляют примерно 3 тыс. долл., а доставка этого же самого контейнера от побережья во внутриконтинентальную Центральноафриканскую республику железнодорожным и автомобильным транспортом на 950 км обойдется уже в 13 тыс. долл. Как видим, в приведенном примере в расчете на одинаковое расстояние сухопутные перевозки дороже морских в 40 раз.

В итоге основные конкурентные экономические преимущества от удешевления транспорта получили приморские районы и главным образом ведущие океанические страны. В то же время во внутриконтинентальных районах транспортно-экономическая ситуация остается принципиально иной, поскольку разрыв между тарифами железнодорожного и автомобильного транспорта, с одной стороны, и морского – с другой, не только не сократился, но и даже существенно вырос. Для большинства удаленных от моря районов и стран высокие транспортные издержки до сих пор остаются важным препятствием эффективного выхода на мировой рынок и обеспечения равноправной конкуренции с другими странами.

Удешевление перевозок проявляется очень дифференцированно не только в территориальном аспекте (прежде всего в зависимости от расстояния от моря), но и в отраслевом (т. е. по группам товаров). Так, транспортные издержки по-прежнему велики при перевозках массовых сырьевых грузов сухопутными видами транспорта, в связи с чем эти издержки остаются чрезвычайно острой проблемой для экономики континентальных и внутриконтинентальных стран и районов.

Цель работы в рамках рассматриваемой тематики – установление зависимости географической структуры экспорта внутриконтинентальных стран от транспортабельности товаров. Из 194 суверенных государств мира 44 являются внутриконтинентальными. Среди них ООН официально выделил группу из 32-х т. н. «развивающихся стран, не имеющих выхода к морю» [21]. Страны данной группы в целом заметно отличаются от совокупности других государств относительно низкими экономическими показателями, что обусловлено, очевидно, и удаленностью от моря, и отсутствием свободного доступа к нему. Типичной страной этой группы является Монголия, ситуация с которой весьма показательна с точки зрения оценки совместного влияния на особенности внешней торговли как большого расстояния до морских портов, так и отсутствия свободного (прямого) выхода к ним и потенциальным рынкам сбыта из-за зависимости от транзита через соседние страны.

Материалы и методы

Достижение сформулированной цели требует разработки специальной методики. Важное методическое значение имеет понятие «относительная транспортабельность товара» (подвижность), которое, согласно П. Хаггету [17], означает относительные возможности преодоления расстояния тем или иным видом товара, выраженные через цену (ценность) единицы его веса или массы. Согласно нашей схеме группировки видов товаров по транспортабельности [3], все они, исходя из цен единицы массы (в ценах 2000 г.), распределены по шести следующим категориям: очень высокая транспортабельность (свыше 1000 тыс. долл./т), высокая (100–1000), повышенная (10–100), средняя (1–10), пониженная (0,1–1), низкая (ниже 0,1 тыс. долл./т). Дорогие виды товаров (с высокой ценой единицы массы) могут перевозиться на большие расстояния, тогда как дешевые товары – на относительно меньшие расстояния, поскольку затраты на транспортировку становятся сравнимыми с ценами их производства. При перевозках дешевых товаров (сырья) с низкой и пониженной транспортабельностью неизбежно ограничение средней дальности сухопутных поставок, сопровождаемое жесткой локализацией соответствующих товарных рынков.

Согласно предложенной схеме, распределение вывозимых товаров Монголии по их транспортабельности в 2021 г. осуществлено с учетом средних экспортных цен 2021 г. и инфляции доллара США с 2000 по 2021 г. в 1,57 раза [25]. Основные виды экспортных товаров распределяются следующим образом: в категорию низкой

Экономическая, социальная и политическая география
Безруков Л.А., Фартышев А.Н.

транспортабельности входят бурый уголь и железная руда; пониженной – каменный уголь (на грани перехода в предыдущую категорию), нефть, плавиковый шпат, цинковый концентрат, свинец необработанный; средней – медный, свинцовый, молибденовый и вольфрамовый концентраты, медь рафинированная, драгоценные и полудрагоценные камни, шерсть, мясо; повышенной – оловянный концентрат, кашемир, одежда из кашемира; очень высокой – золото необработанное. Можно отметить общую закономерность: чем выше степень обработки продукции (за исключением золота) и готовности для конечного потребления, тем лучше экономические возможности ее транспортировки (выше транспортабельность). Так, исходя из средних экспортных цен 2021 г., транспортабельность медного концентрата (сырья) в 4 раза ниже аналогичного показателя получаемой из него рафинированной меди (полуфабриката).

Перевозки продукции предприятий Монголии к странам-партнерам осуществляются сначала почти исключительно железнодорожным и автомобильным, а затем с большинством стран – еще и морским видом транспорта. Поэтому измерению подлежат реальные расстояния по железнодорожным и морским путям (от столицы Монголии Улан-Батора до столиц или главных портов стран-импортеров согласно действующим транспортным схемам). Поскольку важны не сами по себе расстояния, а размер затрат, необходимых на их преодоление, далее при расчетах определялись «экономические» расстояния. С этой целью для морских путей введен поправочный понижающий коэффициент (0,2), учитывающий удешевление морских перевозок по сравнению с железнодорожными в расчете на единицу расстояния. Соотношение между стоимостью железнодорожных и морских перевозок, равное в среднем 5, получено в результате анализа современных фактических данных и подтверждено результатами других исследователей [22].

Все страны-импортеры товаров Монголии сгруппированы в зависимости от «экономических» расстояний до Улан-Батора по четырем зонам удаленности. Приняты следующие градации удаленности зон: первая зона – 0–2 тыс. км, вторая – 2–4, третья – 4–6, четвертая – свыше 6 тыс. км (рис. 1). В первую зону вошли ближайшие регионы Китая (автономные районы Внутренняя Монголия и Нинся-Хуэйский, города центрального подчинения Пекин и Тяньцзинь, провинции Шаньси, Шэньси, Хэбэй, Ляонин и Шаньдун) и России (Иркутская область, Республика Бурятия и Забайкальский край), а также Республика Корея и КНДР. Во второй зоне находятся прочие регионы Китая, часть сибирских и дальневосточных регионов России, северо-восточная половина Казахстана, страны Восточной, Юго-Восточной и Южной Азии. Третья зона включает более отдаленные государства Юго-Западной и Центральной Азии, Австралии и Океании, Северной Америки, Южной Европы, Северной и Восточной Африки, а также подавляющую часть регионов Европейской России. К четвертой зоне принадлежат страны Северной и Восточной Европы, Южной Америки и большей части Африки, крайние западные регионы России.

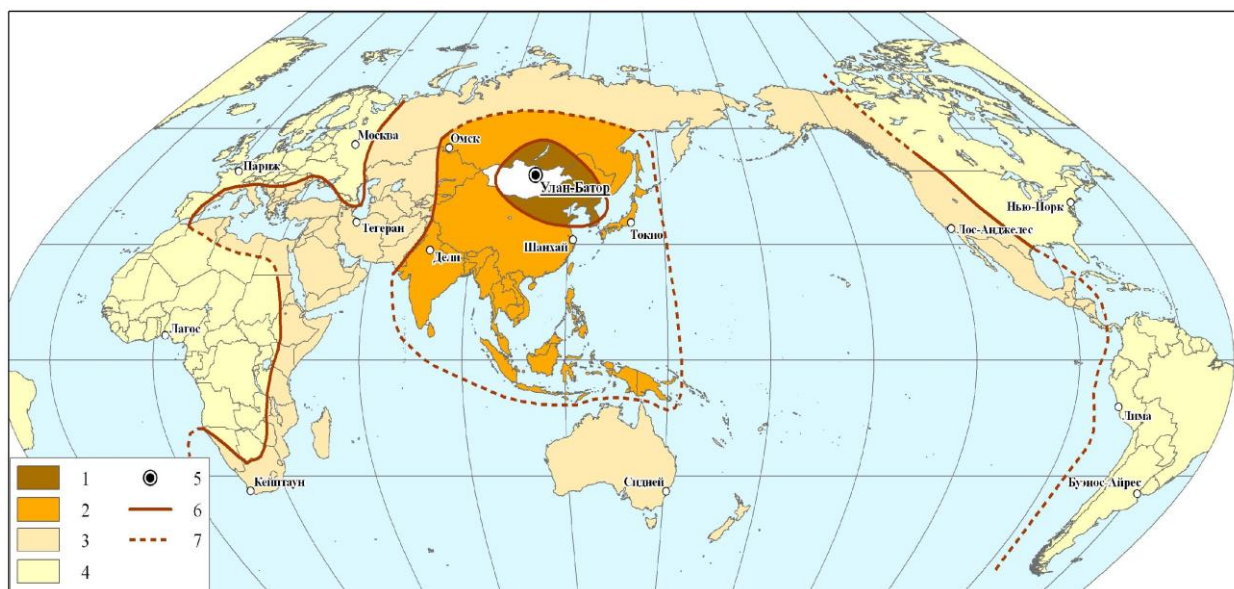


Рис. 1. Зоны удаленности от Монголии стран-импортеров ее товаров

Зоны удаленности от Монголии (от Улан-Батора), тыс. км: 1 – 0–2, 2 – 2–4, 3 – 4–6, 4 – свыше 6. 5 – условный центр экспорта Монголии (Улан-Батор). Границы зон удаленности: 6 – на территориях с сетью железных дорог, 7 – на морских акваториях и территориях без железных дорог

Fig.1. The zones of remoteness from Mongolia of the countries importing its goods

Zones of remoteness from Mongolia (from Ulaanbaatar), thousand km: 1 – 0–2, 2 – 2–4, 3 – 4–6, 4 – over 6. 5 is the conditional export center of Mongolia (Ulaanbaatar). The boundaries of the remoteness zones: 6 – in territories with a railway network, 7 – in marine areas and territories without railways.

Экономическая, социальная и политическая география

Безруков Л.А., Фартышев А.Н.

В качестве необходимой информации использовались различные статистические источники. В первую очередь применялись данные официальной статистики Монголии [24] и информационной системы ее главного таможенного управления [23]. Информация о внешнеторговых связях Монголии с регионами России получена из материалов ее Федеральной таможенной службы [14].

Результаты и их обсуждение

В течение трех последних десятилетий рост экспорта минерального сырья в значительной мере определял экономический рост Монголии. Доля экспорта к ВВП (экспортная квота) повысилась с 12–17 % в 1980-х гг. до 60 % и выше в последние годы [4]. Монголия по душевому экспорту опережает в разы и десятки раз все остальные внутриконтинентальные страны Азии (за исключением нефтедобывающих Казахстана и Азербайджана) и Африки (за исключением алмазодобывающей Ботсваны). Вместе с тем в результате узкой специализации и малого размера внутреннего рынка динамика монгольской экономики находится в сильной зависимости от экспорта минерального сырья и мировых цен на него.

В товарной структуре экспорта Монголии в 2021 г. всецело доминировали – 93,1 % – минерально-сырьевые товары, где основной вклад вносят каменный уголь, медный концентрат, золото, железная руда, нефть, цинковый концентрат, плавленый шпат, драгоценные металлы (в сумме 90,4 %) (табл. 1). Меньшее значение имеют медь рафинированная, молибденовый и свинцовый концентраты, бурый уголь, драгоценные и полудрагоценные камни, вольфрамовый и оловянный концентраты, свинец необработанный. Второе место в товарной структуре экспорта – 5,4 % – занимает традиционная продукция животноводства и предметов ее переработки (шерсть, волос, пряжа и пух, одежда, мясо и мясопродукты и др.).

Наибольшая часть экспорта Монголии по массе (86,4 %) идет в близлежащие страны, т.е. в первую зону, тогда как ее доля в стоимости экспорта существенно меньше – 67,6 % (табл. 2). В остальных зонах, наоборот, удельные веса стоимостных объемов экспорта доминируют над весами натуральных, превышая их в 1,7–1,8 раза во второй и третьей зонах, в 33,7 раза – в четвертой. Получается, что товаропроизводители Монголии стремятся вывозить самую многотоннажную сырьевую продукцию в ближние страны, тогда как в дальние уходят более дорогостоящие ее виды (золото, шерсть, пряжа, одежда и др.).

Таблица 1

Товарная структура экспорта Монголии в 2021 г.
The commodity structure of Mongolia's exports in 2021

Товарная группа / товар	Млн долл.	%
Медные руды и концентраты	2899,9	31,4
Уголь каменный	2763,9	29,9
Золото необработанное	1004,5	10,3
Железная руда	952,0	10,3
Шерсть, волос, пряжа, пух	325,0	3,5
Нефть сырая	273,4	3,0
Цинковые руды и концентраты	176,0	1,9
Плавленый шпат	143,0	1,5
Руды и концентраты драгоценных металлов	136,8	1,5
Медь рафинированная и ее сплавы	88,0	1,0
Молибденовые руды и концентраты	82,4	0,9
Свинцовые руды и концентраты	58,8	0,6
Предметы одежды	39,0	0,4
Мясо и мясопродукты	38,0	0,4
Прочие товары	260,4	2,8
ИТОГО	9241,1	100

Таблица 2

Распределение экспорта Монголии по зонам удаленности в 2021 г.
Distribution of Mongolia's exports by remoteness zones in 2021

Зоны удаленности от Монголии (от Улан-Батора)		Экспорт			
№ п/п	км	в натуральном выражении		в стоимостном выражении	
		тыс. т	%	млн долл.	%
1	0–2000	23491	86,4	6245,7	67,6
2	2000–4000	3378	12,4	1916,4	20,7
3	4000–6000	233	0,9	151,2	1,6
4	более 6000	72	0,3	927,8	10,1
Итого		27174	100,0	9241,1	100,0

Географическая структура экспорта Монголии отличается высокой концентрацией – 82,7 % его объема приходится на Китай. Второе место – 9,4 % – занимает Швейцария, куда поступает подавляющая часть (85 %) экспортируемого монгольского золота. На третьем месте находится Сингапур (2,7 %), на четвертом – Республика

Корея (2,4 %), на пятом – Россия (1,2 %). На долю всех остальных стран остается всего 1,6 % стоимостного объема экспорта Монголии.

Отметим, что концентрация экспорта по странам мира в натуральном виде выражена заметно сильнее, чем в стоимостном. Исходя из массы товаров, 93,1 % монгольского экспорта приходится на Китай, 6,2 % – в совокупности на Сингапур, Японию, Республику Корея и Россию, лишь 0,7 % – на все прочие страны.

Подавляющую часть экспортируемых минерально-сырьевых товаров потребляет Китай: 100 % железной руды, нефти, бурого угля, медного, цинкового, свинцового и оловянного концентрата, рафинированной меди, необработанного свинца, драгоценных и полудрагоценных камней; более 97 % драгоценных металлов, 92 % – каменного угля, 90 % – молибденового концентрата, 72 % – плавикового шпата. При этом поставляемые в Китай виды минерального сырья с наиболее низкой транспортабельностью оседают в ближней первой зоне. Так, на долю непосредственно прилегающего к Монголии автономного района Внутренняя Монголия приходится по стоимости 55,6 % (по массе – 76,3 %) монгольского экспорта в Китай. Следовательно, поставки относительно дешевых массовых минерально-сырьевых товаров низкой, пониженной и отчасти средней транспортабельности – железной руды, угля, нефти, необработанного свинца, медного, цинкового и свинцового концентрата – ограничиваются почти исключительно Китаем.

В то же время более дорогие и, соответственно, транспортабельные виды сырьевых товаров – молибденовый и вольфрамовый концентраты (с транспортабельностью переходной от средней к повышенной), а также золото (очень высокая транспортабельность) – вывозятся, кроме Китая, на дальние расстояния в другие страны. Молибденовый концентрат поступает в Республику Корея; вольфрамовый – в Австрию и США; золото – в Швейцарию и Республику Корея. К немногим исключениям из указанной закономерности можно отнести экспорт угля Сингапуром (вторая зона) и плавикового шпата Россией (главным образом в Поволжье и на Урал, т. е. в третью зону), что определяется особыми качествами или дефицитностью данных видов минерального сырья.

Выявленные закономерности распределения экспорта Монголии по зонам удаленности уточним с помощью анализа дополнительной информации по пограничным пунктам пропуска (ППП). В настоящее время на регулярной основе в Монголии работает 24 ППП, из которых 10 расположено на границе с Россией, 13 – на границе с Китаем, один – в международном аэропорту «Чингисхан» Улан-Батора (воздушный ППП).

Через монгольско-китайские ППП в 2021 г. уходило 99 % экспорта Монголии в натуральном выражении и 85 % – в стоимостном, через монгольско-российские ППП – 1 % и 4 % соответственно. При этом 11 % экспорта в стоимостном выражении вывозится воздушным транспортом через пункт пропуска аэропорта Улан-Батора (по массе объем экспортных авиаперевозок незначителен).

Распределение экспортных товаров Монголии по используемым видам транспорта говорит о приоритетности железных дорог для перевозки массовых грузов внутриконтинентальных стран. Железнодорожными ППП на границе с Россией являются два пункта – Сухэ-Батор и Эрэнцав, на границе с Китаем три пункта – Замын-Уудэ, Гашуунсухайт и Ханги. В качестве железнодорожных условно учтены также монгольско-китайские ППП Шивээхурэн и Бичигт, к которым с китайской стороны непосредственно к границе подходят железные дороги, предназначенные для вывоза монгольского минерального сырья. На железнодорожный транспорт (в сумме 7 ППП) приходится 94 % по массе и 84 % по стоимости всего экспорта страны, на автомобильный (16 ППП) – 6 и 5 % соответственно. Воздушным транспортом (11 % экспорта по стоимости) доставляются только самые транспортабельные виды товаров, прежде всего золото.

С учетом инфляции доллара за 2000–2021 гг. значения транспортабельности экспорта через монгольско-российские ППП (0,8 тыс. долл./т) в 4 раза выше, чем через монгольско-китайские ППП (0,2 тыс. долл./т). Это обусловлено, во-первых, жесткой приуроченностью наименее транспортабельного минерально-сырьевого экспорта Монголии к ближайшим регионам Китая. Во-вторых, через главные монгольско-российские ППП по железнодорожному отлаженному маршруту экспортируются более транспортабельные товары, предназначенные не только для рынка России, но и для рынков удаленных стран (Восточной Европы, Центральной Азии и др.).

Сопоставление работы монгольско-российских и монгольско-китайских ППП говорит о следующем. Реально отражается преобладание монгольского экспорта (особенно в натуральном выражении) по пунктам на китайской границе по сравнению с пунктами на российской границе. Другая особенность – доминирование экспорта над импортом на всех монгольско-китайских ППП, тогда как для большинства монгольско-российских ППП отмечается противоположная картина. Третья характерная черта заключается в высокой степени концентрации внешнеторгового товарооборота в небольшом числе монгольско-китайских ППП, что определяется экспортом через четыре пункта (Гашуунсухайт, Шивээхурэн, Замын-Уудэ и Ханги) огромных объемов минерального сырья в приграничные районы Китая.

Таким образом, для Монголии как типичной внутриконтинентальной страны распределение по зонам удаленности экспорта товаров упорядочено в зависимости от их транспортабельности. Минеральное сырье как наименее транспортабельная многотоннажная продукция почти полностью направляется в ближние страны (в основном в Китай). В то же время с удалением от Монголии стран-импортеров растет доля вывоза туда более дорогостоящей продукции (золото и др.) или продукции, прошедшей определенные стадии обработки (шерсть, пряжа, одежда и др.). Столь сильное влияние транспортабельности экспортируемых товаров на их распределение

*Экономическая, социальная и политическая география**Безруков Л.А., Фартышев А.Н.*

по зонам удаленности и географическую структуру экспорта ведет к некоторому уменьшению транспортных издержек в конечной цене товаров и, соответственно, к частичному ослаблению негативного действия внутриконтинентального положения.

Развитие горнодобывающего сектора в обозримой перспективе будет по-прежнему определять рост экономики Монголии. Уже сейчас величина монгольского экспорта по ряду минерально-сырьевых товаров превосходит российские показатели: по плавиковому шпату – в 70 раз, по молибденовым рудам и концентратам – в 50 раз, по медным – в 8 раз [4]. Не столь уж значительно уступает монгольский экспорт российскому по железной руде, углю, цинковым и вольфрамовым рудам и концентратам. При этом по углю и меди в ближайшей перспективе возможно обострение конкуренции между экспортерами Монголии и восточных регионов России за внешние рынки, прежде всего за рынок Китая [4].

Ключевые особенности географического положения Монголии, в частности отсутствие выхода к морю и «зажатость» между двумя мощными державами – Россией и Китаем, предопределяют сильную степень зависимости от них в транспортно-логистическом отношении. Вследствие определенной однотипности осваиваемых ресурсов и экспортной специализации Монголии и восточных регионов России последняя почти не нуждается в монгольском минеральном сырье, а его транзит по российской территории к морским портам затрудняется недостаточной пропускной способностью железных дорог в восточном направлении и конкуренцией с российскими компаниями, контролирующими терминалы в портах Дальнего Востока. Поэтому экспорт Монголии жестко привязан к рынку ближайших регионов Китая и находится в сильной зависимости от транзита через его территорию к портам Желтого моря (Тяньцзинь, Далянь, Цзиньчжоу, Циньхуандао и др.). Усиливая хозяйственное взаимодействие со смежными областями соседних стран, Монголия активно использует принцип «континентальных соседств», однако его позитивный эффект ограничивается монополизмом главного внешнеторгового партнера – Китая, прежде всего заинтересованностью китайских предпринимателей покупать сырье по низким (демпинговым) ценам сразу на монгольско-китайской границе.

Заключение

Практическая значимость исследования заключается в том, что полученные результаты могут стать исходной базой для обоснования оптимальной стратегии российско-монгольского торгово-экономического взаимодействия, в том числе для разработки таких направлений экспортной специализации Монголии и восточных регионов России, которые бы дополняли друг друга, а не конкурировали между собой на рынках минерально-сырьевых товаров. Назовем три возможных направления решения проблемы рационализации монгольского экспорта. Первое из них заключается в широкой диверсификации поставок минерально-сырьевых товаров во многие страны с освоением новых рынков сбыта, но реализация этого затруднена недостатками географического положения и транспортно-логистическими ограничениями Монголии. Второе направление означает уменьшение зависимости от экспорта минерального сырья на основе формирования относительно самодостаточной экономики и емкого внутреннего рынка, достижение чего в обозримой перспективе явно нереально. Наиболее приоритетным представляется третье направление – углубление переработки минерального сырья в полуфабрикаты или готовую продукцию, вследствие чего рентабельные расстояния перевозки многократно увеличиваются, а размеры рынков сбыта расширяются, что позволяет устранить жесткую прикрепленность экспорта сырья к близлежащим странам и регионам, а также ослабить остроту международной конкуренции.

Переходя к более широким обобщениям, укажем, что, вопреки бытующим представлениям, транспортно-географический фактор по-прежнему играет огромную дифференцирующую роль в международном и региональном развитии, поскольку сохранились коренные различия в эффективности сухопутных и морских перевозок, определяющие анизотропность и неодинаковую проницаемость пространства. В современную эпоху больших скоростей, глобальных информационных сетей и дальнейшего «сжатия» пространства осуществление международных хозяйственных связей внутриконтинентальных стран, как и ранее, затруднено высокими транспортными издержками на преодоление затратных сухопутных расстояний и различными препятствиями на пути транзитных перевозок к морским портам через территории других государств. Установленные закономерности упорядоченного распределения по зонам удаленности экспортных товаров в зависимости от их относительной транспортабельности наглядно подтверждают сильное удорожающее и ограничивающее влияние транспортных издержек при перевозках многотоннажной сырьевой продукции из внутриматериковых районов мира.

Библиографический список

1. Арманд А.Д. География информационного века // Изв. РАН. Серия География. 2002. № 1. С. 10–14.
2. Бауман З. Глобализация. Последствия для человека и общества. М.: Изд-во «Весь мир», 2004. 188 с.
3. Безруков Л.А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. Новосибирск: Гео, 2008. 369 с.
4. Безруков Л.А., Фартышев А.Н. Особенности внешней торговли Монголии: риски для России // Мировая экономика и международные отношения. 2022. Т. 66, № 3. С. 101–109. DOI: 10.20542/0131-2227-2022-66-3-101-109
5. Гольц Г.А. Культура и экономика России за три века, XVIII–XX вв. Менталитет, транспорт, информация (прошлое, настоящее, будущее). Новосибирск: Сибирский хронограф, 2002. Т. 1. 536 с.
6. Канторович Л.В. Проблемы эффективного использования и развития транспорта. М.: Наука, 1989. 304 с.
7. Лейзерович Е.Е. К вопросу о количественной оценке экономико-географического положения промышленного предприятия // Количественные методы исследования в экономической географии. М.: ВИНТИ МФ ВГО, 1964. С. 62–89.

Экономическая, социальная и политическая география

Безруков Л.А., Фартышев А.Н.

8. Леш А. Географическое размещение хозяйства. М.: Изд-во иностр. лит., 1959. 456 с.
9. Мишель П. Международные экономические, валютные и финансовые отношения. М.: Прогресс, Универс, 1994. 496 с.
10. Могилевкин И.М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. М.: Наука, 2005. 358 с.
11. Пробст А.Е. Транспорт и размещение промышленности // Вопросы размещения производства и экономического районирования. М.: Госпланиздат, 1960. С. 160–217.
12. Радермахер Ф.И. Баланс или разрушение. Экосоциальная рыночная экономика как ключ к устойчивому развитию мира. Новосибирск: Прайс-куррьер, 2006. 403 с.
13. Родоман Б.Б. Модель Тюнена и теоретическая география // Изв. ВГО. 1984. Т. 116, Вып. 5. С. 415–420.
14. Таможенная статистика Федеральной таможенной службы России. URL: <https://customs.gov.ru/statistic> (дата обращения: 15.06.2023)
15. Туроу Л.К. Будущее капитализма. Как сегодняшние экономические силы формируют завтрашний мир. Новосибирск: Сибирский хронограф, 1999. 432 с.
16. Улин Б. Межрегиональная и международная торговля. М.: Дело, 2004. 416 с.
17. Хаггет П. География: синтез современных знаний. М.: Прогресс, 1979. 685 с.
18. Хендрикус Б. Размещение хозяйства. М.: Прогресс, 1970. 158 с.
19. Шафиркин Б.И. Транспортные затраты народного хозяйства и пути их сокращения. М.: Транспорт, 1975. 88 с.
20. Annovazzi-Jakab L. Landlocked Countries: Opportunities, Challenges and Recommendations // Trade Facilitation. The Challenges for Growth and Development. New York and Geneva: United Nations, 2003. P. 81–136.
21. Landlocked Developing countries. UN Official Site. URL: <https://www.un.org/ohrlls/content/landlocked-developing-countries> (дата обращения: 15.05.2024)
22. Rodrigue J-P. The Geography of Transport Systems. New York: Routledge, 2020. 456 p. DOI: 10.4324/9780429346323
23. Statistical Information System of the General Customs Directorate of Mongolia. URL: <https://www.customs.gov.mn/statistics/index.php> (дата обращения: 15.05.2024)
24. Statistical Year Book. Ulaanbaatar: National Statistical Office of Mongolia. 2021. 789 p.
25. Webster I. \$1 in 2000 is worth \$1.77 today. URL: <https://www.in2013dollars.com/> (дата обращения: 15.05.2024)

References

1. Armand A.D. (2002) Geografija informatsionnogo veka [Geography of digital century] Izvestija RAN. Serija geograficheskaja. no. 1, Pp.10–14. (in Russian)
2. Bauman Z. (2004) Globalizatsija. Posledstija dlya cheloveka i obschestva [Globalization. Consequences for humanity and society]. Moscow, Ves' Mir, 188 p. (in Russian)
3. Bezrukov L.A. (2008) Kontinental'no-okeanicheskaya dihotomija v mezhdunarodnom i regional'nom razvitii [Continental-oceanic dichotomy in international and regional development]. Novosibirsk. Geo, 369 p. (in Russian)
4. Bezrukov L. A., Fartyshev A. N. (2022). Osobennosti vneshnej torgovli Mongolii: Riski dlja Rossii [Features of Mongolian Foreign Trade: Risks for Russia]. World Economy and International Relations. Vol. 66, No. 3, Pp. 101-109. DOI: 10.20542/0131-2227-2022-66-3-101-109. (in Russian)
5. Golts G.A. (2002) Kul'tura i ekonomika Rossii za tri veka, XVIII-XX vv. [Culture and economy of Russia during three centuries, XVIII-XX]. Vol. 1, Novosibirsk: Sibirskij Chronograf, 536 p. (in Russian)
6. Kantorovich L.V. (1989) Problemy effektivnogo ispolzovanija i razvitiya transporta [Problems of efficiency using and development of transport]. Moscow, Nauka, 304 p. (in Russian)
7. Leizerovich E.E. (1964) K voprosu o kolichestvennoj otsenke ekonomiko-geograficheskogo polozhenija promyshlennogo predpriyatija [To an issue of quantitative estimation of economic-geographical position of industrial enterprise]. In Kolichestvennye metody issledovanija v ekonomicheskoj geografii [Quantitative methods of researches in economic geography]. Moscow, VINITI, MF VGO, Pp. 62–89. (in Russian)
8. Lesh F. (1959) Geograficheskoe razmeschenie hozjajstva [Geographical location of economy], Moscow: Foreign literature Publ. 456 p. (in Russian)
9. Mishel P. (1994) Mezhdunarodnye ekonomicheskie, valyutnye i finansovyje otnoshenija [International economical, fiscal and financial relations], Moscow, Progress Univers, 496 p. (in Russian)
10. Mogilevkin I.M. (2005) Transport i kommunikatsii: proshloe, nastojashee i budushee [Transport and communications: past, present and future], Moscow, Nauka, 358 p. (in Russian)
11. Probst A.E. (1960) Transport i razmeschenie promyshlennosti (Transport and localization of industry). In Voprosy razmeshhenija proizvodstva i ekonomicheskogo rajonirovanija [Issues of localization and economical zoning], Moscow, Gosplanizdat, Pp. 160–217. (in Russian)
12. Radermaher F. J. (2006) Balans ili razrushenie. Ekosocial'naja rynochnaja ekonomika kak ključ k ustojchivomu razvitiyu mira [Balance and destroying. Ecosocial market economy as a key to sustainable development] Novosibirsk: Prajs-kur'er, 403 p. (in Russian)
13. Rodoman B.B. (1984) Model' Tjunena i teoreticheskaja geografija [Tunen model and theoretical geography]. Izvestija VGO. Vol. 116. No. 5. Pp. 415–420. (in Russian)
14. Tamozhennaja statistika Federal'noj tamozhennoj sluzhby Rossii [Customs statistics of federal customs agency of Russia]. URL: <https://customs.gov.ru/statistic> (accessed: 15 June 2023). (in Russian)
15. Thurow L.K. (1999) Budushhee kapitalizma. Kak segodnjashnie jekonomicheskie sily formirujut zavtrashnij mir [The Future of Capitalism: How Today's Economic Forces Shape Tomorrow's World]. Novosibirsk: Sibirskij hronograf, 432 p. (in Russian)
16. Ulin B. (2004) Mezhregional'naja i mezhdunarodnaja torgovlja [Interregional and international trade]. Moscow. Delo, 416 p. (in Russian)
17. Hagget P. (1979) Geografija: sintez sovremennyh znaniy [Geography: a Geography of Syntesis]. Moscow, Progress, 685 p. (in Russian)
18. Hendrikus B. (1970) Razmeshhenie hozjajstva [Localization of economy]. Moscow, Progress, 158 p. (in Russian)

*Экономическая, социальная и политическая география**Безруков Л.А., Фартышев А.Н.*

19. Shafirkin B.I. (1975) Transportnye zatraty narodnogo hozjajstva i puti ih sokrashheniya [Transport costs of national economy and probabilities of its reducing]. Moscow: Transport, 88 p. (in Russian)
20. Annovazzi-Jakab L. (2003) Landlocked Countries: Opportunities, Challenges and Recommendations. Trade Facilitation. The Challenges for Growth and Development, New York and Geneva: United Nations, Pp. 81–136. (in English)
21. Landlocked Developing countries. UN Official Site. URL: <https://www.un.org/ohrrls/content/landlocked-developing-countries> (accessed 15 May 2024). (in English)
22. Rodrigue J-P. (2020) The Geography of Transport Systems. New York: Routledge, 2020, 456 p. (in English)
23. Statistical Information System of the General Customs Directorate of Mongolia. URL: <https://www.customs.gov.mn/statistics/index.php> (accessed: 15.05.2024). (in English)
24. Statistical Year Book. Ulaanbaatar: National Statistical Office of Mongolia. 2021. 789 p. (in English)
25. Webster I. \$1 in 2000 is worth \$1.77 today. URL: <https://www.in2013dollars.com/> (accessed: 15 May 2024). (in English)

Статья поступила в редакцию: 01.07.24, одобрена после рецензирования: 20.07.24, принята к опубликованию: 12.03.25.

The article was submitted: 1 July 2024; approved after review: 20 July 2024; accepted for publication: 12 March 2025.

Информация об авторах**Леонид Алексеевич Безруков**

доктор географических наук, главный научный сотрудник лаборатории георесурсоведения и политической географии, Институт географии им. В.Б. Сочавы СО РАН;
664033, Россия, г. Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1
e-mail: bezrukov@irigs.irk.ru

Арсений Николаевич Фартышев

кандидат географических наук, заведующий лабораторией георесурсоведения и политической географии, Институт географии им. В.Б. Сочавы СО РАН;
664033, Россия, г. Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1
доцент, Иркутский государственный университет;
664003, Россия, г. Иркутск, ул. Карла Маркса, 1.
e-mail: fartyshhev.an@gmail.com

Information about the authors**Leonid A. Bezrukov**

Doctor of Geographical Sciences, Chief Researcher, Laboratory for Geo-Resource Studies and Political Geography, V.B. Sochava Institute of Geography, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences;
1, Ulan-Batorskaya st., Irkutsk, 664033, Russia

Arseniy N. Fartyshhev

Candidate of Geographical Sciences, Head of the Laboratory for Geo-Resource Studies and Political Geography, V.B. Sochava Institute of Geography, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences;
1, Ulan-Batorskaya st., Irkutsk, 664033, Russia;
Associate Professor, Irkutsk State University;
1, Karla Marksa st., Irkutsk, 664003, Russia

Вклад авторов

Безруков Л.А. – формулировка идеи, написание введения, заключения и части основного текста, научное редактирование статьи.

Фартышев А.Н. – сбор и обработка материала, написание части основного текста, визуализация результата.

Конфликт интересов. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the authors

Leonid A. Bezrukov – formulation of the idea; writing of the introduction, conclusion, and part of the main text; scientific editing.

Arseniy N. Fartyshhev – collection and processing of the material; writing of part of the main text; visualization of the result.

The authors declare no conflict of interest.