

# 蒙古国“乔巴山-呼特-毕其格图”铁路建设现状及对策分析

阿巴图其其格 (*Battsetseg Altangerel*)<sup>\*</sup>,

黄佟拉嘎 (*Huangtonglaga*).<sup>\*</sup>

**Abstract:** The planning and construction of the Northeast Land-Sea New Corridor have a preliminary foundation. Liaoning Province and Inner Mongolia Autonomous Region have included the Xilingol-Chifeng-Chaoyang-Jinchou Land-Sea Corridor construction in their "14th Five-Year Plan" proposals. If the "Choibalsan-Hut-Bichgetu" railway section in Mongolia is connected to it, it will be of great significance for opening a new corridor to Europe, accelerating the construction of the "China-Mongolia-Russia Economic Corridor," integrating into the "Belt and Road" initiative, and building a new development pattern with the domestic cycle as the mainstay and mutual promotion of domestic and international dual cycles.

**Keywords:** Mongolia, railway construction, China-Mongolia development

## 一、蒙古国“乔巴山-呼特-毕其格图”铁路建设现状

首先，蒙古国国家大呼拉尔通过了相关的法律，助力铁路建设。蒙古国境内现只有两条铁路，一条为乌兰巴托铁路，另一条为自乔巴山向北至蒙俄边境口岸铁路，两条铁路总里程共计1811公里。2010年，蒙古国国家大呼拉尔（议会）第32号决议批准了：《国家铁路运输领域建设规划》（Төрөөс төмөр замын талаар баримтлах бодлогын баримт бичг），分三阶段建设建设铁路。“乔巴山-呼特-毕其格图”铁路中的，乔巴山-呼特约150公里的铁路处于蒙古国铁路修建计划的第一阶段，从呼特-毕其格图约230公里的铁路为蒙古国铁路修建计划的第二阶段。在2020年5月国家大呼拉尔通过的“愿景2050”（Алсын харах 2050）中明确，将在2031-2040年期间，完成“乔巴山-呼特-毕其格图”414公里的铁路建设。<sup>1</sup>

其次，蒙古国政府积极采取措施，推进“乔巴山-呼特-毕其格图”铁路建设。第一、蒙古国政府通过了相关的决议，积极落实铁路建设计划。根据蒙古国政府2012年第121号和2013年第28号决议，蒙古国国铁路国家股份公司获得了第一阶段和第二阶段政策的建设的许可证和特许权。第二、蒙古国政府积极同两个邻国开会议论铁路修建进度。2015年2月，蒙古国道路交通运输部与俄罗斯交通运输部签署了《运输部门合作谅解备忘录》（Төмөр замаар ачаа дамжуулан тээвэрлэх нөхцөлийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Оросын Холбооны

\* 高级教师，蒙古国国立大学政治学国际关系公共管理学院 Emai: [battsetseg.a@num.edu.mn](mailto:battsetseg.a@num.edu.mn)

\* 蒙古国立大学：政治研究国际关系，公共管理学院 博士研究生 Emai: [htlg0801@gmail.com](mailto:htlg0801@gmail.com)

<sup>1</sup> [Монгол улсын их хурлын тогтоол. 《Алсын харах 2050》 .8.1.3.2020.05.13.](#)

Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр）。在文件中指出，共同努力发展通过蒙古国、俄罗斯和中国的连接亚洲和欧洲的铁路过境走廊，并增加通过它的货运量。<sup>2</sup>

目前，“乔巴山-呼特-毕其格图”段铁路的可行性研究结果还未公布，目前尚未进入施工建设阶段。铁路运输收入在蒙古国经济中起着越来越重要的作用，但目前蒙古国国内铁路建设尚未满足货运要求，随着蒙古国参与国际区域合作政策目标的实施，铁路网的完整与互通成为必要，“乔巴山-呼特-毕其格图”段铁路作为蒙古国连接“中蒙俄”走廊东部走廊的重要一环，这段铁路的修建日渐迫切。

## 二、“乔巴山-呼特-毕其格图”铁路修建存在的问题

蒙古国高层意识到中蒙俄过境铁路的重要性，并致力于建设，但由于诸多因素，“乔巴山-呼特-毕其格图”段铁路的修建仍然有很多阻碍性问题。

### （一）政府计划实施缓慢影响铁路建设

根据蒙古国交通运输部出台的政策，“乔巴山-呼特-毕其格图”铁路包括在其“新铁路”项目中，而这段铁路修建的预计项目规划期间是2013年到2020年。

按照蒙古国交通运输部2013年的这项计划，到2020年，蒙古国“乔巴山-呼特-毕其格图”段铁路项目规划应该完成，由于政策实施缓慢以及受疫情影响，“乔巴山-呼特-毕其格图”段铁路仍然没有公布项目规划具体细节。

### （二）高技术劳动力资源匮乏影响计划实施进度

蒙古国乌兰巴托铁路公司注重本国技术人员从事技术工作，减少国外技术人员。2021年3月18日，乌兰巴托铁路公司的尼雅玛勒哈格巴（D.Nyamlhagva）表示，在2021年第二季度，将培训公司的员工，以提高其建设的技术。他表示：“铁路本身就是一个复杂的建筑，不仅需要道路，而且还需要其他基础设施，例如电力线、光缆和复杂的信号系统等。以前，我们雇用了高成本的外国工程师和技术人员作为顾问，但这次，我们信任蒙古国工程师的大脑和头脑，并切实评估了他们的能力。”蒙古国国内目前高技术劳动力资源缺乏明显，蓝领技术工人缺少的情况仍然需要很长的路才能改善好，满足其国内的基础设施修建工作。

---

<sup>2</sup> 蒙古国道路交通发展部.蒙古国运输基础设施项目的实施. <https://land-locked.org/wp-content/uploads/2017/11/presentation-of-MRTD-Mongolia.pdf>.

### (三) 铁路施工环境有限影响修建进度

首先，蒙古国每年工期大概只有三个月左右，这对铁路修建工作带来不利因素。由于蒙古国位于高寒地带，每年到5月中旬左右才可以开始施工，到了9月份，由于天气变冷，影响其施工，因此铁路修建工作一整个冬天都面临着休息的状态，这严重影响其铁路修建的进程。

其次，由于铁路沿途地带地广人稀，基础设施跟不上，影响其铁路的修建。在铁路的沿途区域，少有城市，其电力、水力等基础设施没有普及，因此铁路工人大多只能白天作业，而不能长期进行日夜相继的赶工。

### (四) 生态保护相关前期工作花费时间影响进度

前期环境评估与沿途动物调查工作需要进行。由于蒙古国的特殊地理环境，其国内大多是草原地区，乔巴山-呼特-毕其格图段铁路经过的东方省除了草原还有森林地区，因此这一地区有重要的动物，他们需要每年迁徙路过这段铁路，需要给他们修建相应的迁徙通道。

## 三、助推“乔巴山-呼特-毕其格图”铁路的对策建议

### (一) 根据蒙古国方案给予财力与人力支持

首先，面对蒙古国目前匮乏技术人才，中国给予人力支持。中国有丰富的高寒地区建设铁路的技术人才，有在青藏高原高寒缺氧地区成功建设铁路的经验，因此中方可以在技术人才方面给予支持，助推铁路建设的效率，但是在这方面的合作中要与蒙古国乌兰巴托铁路公司进行良好的交流与合作。

其次，尊重蒙古国法律及政府方案的基础上，中国给予财力帮助。中方在给予蒙方财力支持的前期，充分了解蒙方的相关法律以及相关政策，同时了解其民族文化和内心心理，在此基础上展开合作与给予财力帮助才能达到良好的效果。

再次，中蒙可以在技术人才培养方面从长远角度考虑开展合作。目前蒙古国铁路技术人才培养方面确实存在短缺与不足的状态，加上他们由于成本高等原因不愿意太多采用国外技术人员的情况下，为了推动铁路的修建进度，双方可以在技术培训方面开展多元化的合作。

### (二) 加强生态环境保护的措施力求长期合作

首先，加强中国到蒙古国工作的人员的生态环境保护培训。由于蒙古国传统游牧文化的影响，以及靠着草原放牧维持生活的情况下，草原环境对于他们来说不仅从理念的角度还是从

现实生活需要的角度，都非常重要。如果中国到蒙古国的务工人员在这方面有疏忽的话，可能会引发与当地牧民之间的冲突，这不仅会影响眼下的工程进度还会影响其未来的长远合作，因此不管从短期合作还是长期合作的角度，都需要加强中国到蒙古国务工人员的生态环境保护意识。

其次，中蒙展开铁路修建工作方面的合作时，中国加强环境保护方面的财力投入。在“乔巴山-呼特-毕其格图”铁路段有草原及森林地区，因此在前期勘探研究阶段以及施工阶段，不仅需要做好环境保护的前期规划，而且需要在施工的过程中注重环境的保护以及野生动物的保护。蒙古国是中国的北边邻国，对于蒙古国生态环境的保护对于我国北部地区乃至整个国家的生态环境都有重要影响，同时也符合中国生态保护理念的推广。

### （三）把铁路建设放在“中蒙俄经济走廊”框架下助推其建设

首先，中国加强与俄罗斯的沟通联系。由于历史与现实的原因，俄罗斯在蒙古国铁路修建工作中起着重要的作用，蒙古国主要的铁路公司乌兰巴托铁路公司是由俄蒙合资开办，因此如果俄罗斯起到阻碍作用，则蒙古国的铁路修建工作将会缓慢甚至会“搁浅”一段时间。

其次，从国际合作的角度助推铁路建设。蒙古国乔巴山-呼特-毕其格图铁路基础设施的建设将为通往俄罗斯和中国铁路网的过境门户打开大门，为俄罗斯的区域发展做出真正的贡献。强调建立多条连接亚欧的最短运输走廊，促进两国之间的经贸合作以及使蒙古国东部地区的矿藏进入经济流通的多方面重要性。

再次，把“乔巴山-呼特-毕其格图”铁路的修建放在“中蒙俄经济走廊”框架下，从两国国际合作的角度重视展开合作。如果“乔巴山-呼特-毕其格图”铁路修建完成，则与辽宁港口与西伯利亚铁路连起来，开辟通往欧洲的新通道，助力“中蒙俄经济走廊”与中日韩对接，推动区域发展，推动东北亚经济一体化。

最后，助推铁路建设，促进东北振兴和“东北亚经济圈”建设。辽宁省成立了有关领导小组，“新通道”沿线的锦州、锡林郭勒盟、赤峰、通辽、阜新、朝阳(简称“六市盟”)成立了有关地方政府协作联盟，将“六市盟”设为核心覆盖区，以三条路径为主通道，在基础设施建设等方面给予资金和政策支持。同时围绕“新通道”主通道完善东北地区综合交通运输网络，建设港口型、空港型、陆港型、生产服务型、商贸服务型、陆上边境口岸型物流枢纽和节点。这对打造国际性综合交通枢纽，发挥盘锦港和葫芦岛港对新通道的支撑作用，建设辽西地区国际门户港有重要作用，会形成以锦州港为出海口的铁路环廊，促进东北振兴和“东北亚经济圈”建设。

参考文献：

- [1] 如果铁路运输没有竞争就等同于没有铁路[N].蒙古国消息报2021年第1期第5版.2021.01.07.
- [2] 2021年蒙古国铁路运输发展趋势[EB/OL].蒙古国投资网.2021.03.11.访问网址：  
<https://mp.weixin.qq.com/s/g69idnfjqOoCR7oOETnMdQ>.登录时间：2021年4月26日.
- [3] Хөөт-Бичигт, Зүүнбаян-Ханги чиглэлийн төмөр замын ТЭЗҮ-ийг хамтарч боловсруулахаар болов.访问网址：<https://www.ubinfo.mn/read/4852>.2016.12.27.登录时间：2021年4月25日.  
“Эрээнцав-Чойбалсан-Хөөт-Бичигт” чиглэлийн төмөр замын төслийг хэлэлцэж байна[EB/OL].访问网址：<https://news.zindaa.mn/29k0.2018年1月24日.登录日期：2021年4月21日。>