

**ТРЕХСТОРОННЯЯ ЛОГИСТИКА МОНГОЛИИ, РОССИИ И КИТАЯ: СОВРЕМЕННАЯ
ПРАКТИКА, ДИСКУССИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

М. Дэмчигжав

Научный руководитель: канд. ист. наук, доцент В.В.Агеева
Национальный исследовательский Томский политехнический университет,
Россия, г.Томск, пр. Ленина, 30, 634050
E-mail: demchigjav.monhbat@yandex.ru

**TRILATERAL LOGISTICS IN MONGOLIA, CHINA AND RUSSIA: MODERN PRACTICE
DISCUSSION AND PERSPECTIVES**

M.Demchigjav

Scientific Supervisor: PhD., V.V.Ageeva
E-mail: demchigjav.monhbat@yandex.ru

***Abstract.** Russia, Mongolia and China have been the strategic partners in the field of international economic activity and customs affairs over the long time by virtue of historical and geopolitical traditions as well as development tendencies. This paper presents strategic pathways of development of economic, cargo-carrying and logistical, as well as customs partnership of the three countries in the 21st century under the conditions of globalization and international engagement..*

Актуальность. Важнейшей составляющей международного экономического сотрудничества является внешняя торговля. Благодаря географическому положению Монголия имеет все шансы стать страной транзитером между Россией и Китаем, однако нуждаются в оптимизации маршруты доставки и затраты на транспортировку. К факторам, оказывающим негативное влияние на развитие внешнеэкономической деятельности Монголии, относится отсутствие выхода к морю и отставание в развитии транспортно-логистической инфраструктуры. В международном рейтинге эффективности логистики Монголия занимает 136-е место (из 162), в то время как Россия - 91, а Китай – 29. Для интенсификации транзитных операций Монголия нуждается в создании эффективной транспортно-логистической структуры.

Цель исследования - определить современное состояние, перспективы и направления развития трехсторонней логистической системы Монголии, России и Китая.

Углубление трехстороннего сотрудничества и общий выбор стратегий развития во внешнеэкономической сфере тесно связан с тремя международными проектами: китайской инициативой «экономического пояса Шелкового пути», монгольской инициативы «Степного пути» и российского проекта Транс-Евразийской железнодорожной магистрали. В современной международной ситуации и в соответствии с интересами национального развития руководители Российской Федерации, Монголии и Китая предпринимают активные действия в долгосрочной перспективе развития [1, 2].

Экономическое сотрудничество стало ключевой сферой трехстороннего взаимодействия. Россия, Монголия и Китай, в рамках вышеуказанных инициатив, продвигают идеи делового сотрудничества в таких областях, как строительство экономического коридора, развитие земледелия и скотоводства.

Одновременно с этим стороны расширяют политическое, гуманитарное и таможенное взаимодействие, стремясь к тому, чтобы трехстороннее сотрудничество между ними стало классическим примером многоплановой и полномасштабной региональной кооперации [3].

За последнее время состоялось три раунда консультаций на уровне заместителей министров иностранных дел, а в мае в Уфе прошла первая встреча руководителей транспортных ведомств. При этом российская сторона выступила с инициативой закрепить многоаспектный характер трехстороннего взаимодействия «дорожной картой». «К нашей встрече подготовлен соответствующий проект, - сообщил В.В. Путин. - Определены приоритетные сферы взаимодействия: политика, безопасность, экономика, приграничные и межрегиональные связи, гуманитарная сфера, международные дела». Президент рассказал, что в рамках встречи подписан меморандум о достигнутых договоренностях по созданию экономического коридора. Соответствующая инициатива была выдвинута председателем КНР Си Цзиньпином еще в Душанбе.



Рис. 1. Маршруты перевозки из Европы в Азию

Россия располагает возможностями для увеличения экспорта продуктов питания, учитывая, что порядка 30% их объема Монголия предполагает закупать за рубежом, а российские продукты традиционно пользуются популярностью в стране. В результате открывается дополнительный канал интенсификации межрегионального сотрудничества Монголии с Россией. Монголия может стать важным для России экспортером мяса и скота, что является актуальным в условиях объявленного Россией запрета на импорт продовольственных товаров из США и стран ЕС.

К предпосылкам активизации сотрудничества трех стран по созданию эффективных транспортных коридоров относятся три масштабных международных проекта:

- китайская инициатива «экономического пояса Шёлкового пути»;
- монгольская инициатива «Степного пути»;
- российский проект Транс-Евразийской железнодорожной магистрали.

Краеугольными вопросами в этой сфере российско-монгольских экспортно-импортных операций являются:

- высокие ставки российского таможенного тарифа на импорт товаров из Монголии (от 36% до 42%);
- высокие транспортные тарифы на транзит монгольских товаров по территории России.

К факторам, влияющим на товарооборот между СФО и КНР в настоящее время и в обозримом будущем, следует отнести:

- отсутствие автомобильной дороги, напрямую выходящей с российской территории в КНР, что не позволяет увеличить пропускную способность. Россия и Китай, имея в Алтайском горном регионе общую границу протяжённостью 54,57 км, тем не менее, не имеют прямого транспортного сообщения. В настоящее время этот участок российско-китайской границы не оборудован пунктами пропуска.

- железнодорожный маршрут, связывающий Европу и Среднюю Азию (а именно: Китай) в обход СФО, не дает возможность увеличить экспорт субъектов СФО. В настоящее время действуют 2 маршрута по направлению Европа-Россия-Китай.

Оценка транспортно-логистических коридоров. Существуют три главных маршрута (Рис.1), которые проходят через 3 международных пограничных перехода: 1) Забайкльск (РФ) - Маньчжурия (КНР); 2) Наушки (РФ) - Сухэ-Батор, Замын-Уд (Монголия) - Эрлянь (КНР); 3) Достык (Казахстан) - Алашанькоу (КНР).

Среди указанных маршрутов, связывающих Северо-Восточную Азию с Европой и Россией, самым оптимальным является маршрут, проходящий через Монголию. Однако в 2014 году Монголия от транзитных грузов получила доход 86 млн дол., в то время как казахстанский доход составил 394,6 млн дол. Монгольский транзит на 7,2 млн тонн меньше, чем Казахстанский.

Заключение. Нуждаются в оптимизации маршруты транзитных перевозок. Необходимо создание благоприятных условий для развития трехстороннего транспортно-логистического сектора. Перспективными направлениями кооперации является российско-монгольское сотрудничество в модернизации железнодорожного транспорта, а также создание трехсторонней транспортно-логистической компании.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Балдорж Б. Добрососедские отношения между Россией и Монголией // Проблемы безопасности в XXI веке и роль СМИ. Материалы XI научно-практической конференции студентов и преподавателей, посвященной 50-летию РУДН. Под редакцией В.В. Барабаша; составитель Н.А. Иванова. Москва, 2010. С. 46-51.
2. Бянкина А.М. Развитие отношений между Россией, Китаем и Монголией (краткий историко-правовой аспект) // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества. Материалы 2-й международной научно-практической конференции. Отв. ред. Д.В. Буяров. Благовещенск, 2012. С. 17-20.
3. Даваасурэн А., Отгонсайхан Н. Роль малого и среднего предпринимательства в развитии приграничной торговли между Россией и Монголией // Baikal Research Journal. 2011. № 3. С. 25.
4. Дамдинсурен Д. Планирование работы международного транспортного коридора Россия - Монголия – Китай // Транспорт: наука, техника, управление. 2010. № 1. С. 22-28.
5. Железняков А.С. Монголия во взаимодействии с Китаем и Россией в рамках цивилизационной структуры ШОС // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2010. Т. 15. № 15. С. 106-115.
6. Кульганек И.В. Россия-Монголия: историко-культурное взаимодействие в прошлом и настоящем // Восток. Афро-Азиатские общества: история и современность. 2010. № 2. С. 155-159.