

**И.С. Кородюк
У. Дамбадоржийн**

**РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР –
ВАЖНЕЙШИЙ ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА
В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ**

В настоящей статье рассмотрено текущее состояние транспортно-логистической системы Монголии, выявлены проблемы ее развития. Был проведен анализ развития транспортной отрасли. Проблемы развития транспортной системы страны приобретают особую актуальность не только с учетом национальных интересов, но и с международных, трансконтинентальных характер. Сделан акцент на том, что наряду с экономическим коридором трех государств: Китай, Монголия и Россия. Формирование интегрированных экономических коридор является важнейшим фактором экономического роста в условиях мировой глобализации. Особое значение развития транспортной системы приобретает при расширении Монголией объемов потребления нефтепродуктов из России.

Ключевые слова: транспортно-логистическая система Монголии; транспортная сеть; транспортная инфраструктура; экономический коридор.

**I.S. Korodyuk
U. Dambadorjiin**

**REGIONAL ECONOMIC CORRIDOR IS THE MOST IMPORTANT
FACTOR FOR ECONOMIC GROWTH IN GLOBALIZATION**

This article discusses the current state of the transport and logistics system of Mongolia, identified the problems of its development. The analysis of the transport industry development was carried out. The problems of development of the transport system of our country are of particular relevance not only taking into account national interests, but also international, transcontinental nature. Emphasis is placed on the fact that along with the economic corridor of three States: China, Mongolia and Russia. The formation of an integrated economic corridor is an important factor in economic growth in the context of global globalization.

Keywords: transport and logistics system of Mongolia; transport network; transport infrastructure; economic corridor.

Введение. В настоящее время экономика монголии находится в необходимости преобразований для стабильного развития в условиях мировых глобализации, внедрении высочайших технологии в промышленности и информатики, за счет которых возрастает потребность полезных ископаемых. Монголия, как страна богатых природных ресурсов и селько хозяйственных продуктов, является одним из крупных поставщиков сырья на мировом рынке полезных ископаемых и сельскохозяйственных продуктов. Для наращивания экспорта продуктов горнодобывающей промышленности необходимо развитие транс-

портно-логистическая система Монголии. С другой стороны, наша страна, поскольку по географическому расположению находится в центре евразийского континента, становится главным сухопутным транзитным коридором связывающим Юго-Восточной Азии с Европой. Решение проблем в сфере развития транспортной логистики страны заключается в участии в интегрированной региональной системе, как экономический коридор.

Цели и задачи исследования. Цель – исследование транспортно-логистической системы Монголии.

На текущий момент существующая транспортно-логистическая система монголии не справляется с потребностям не на международном уровне и не внутри страны. В целом проблемы развития транспортной отрасли связаны с особенностями страны, как ее огромной территории, трудной природно-климатической условия, малой численности населений, неравномерности распределений населений и размещений промышленных производств по территорий, низких качеств обслуживания, неконкурентоспособности отечественных предприятий, недостаточности плотности транспортных сетей, отсталости инфраструктуры транспортной системы и неэффективной логистической системы, отражающей к ее высокой издержке. Последствие вышесказанных проблем приводят к необходимости реформирования транспортных отраслей страны с учетом, что она является одним из двигателей экономики Монголии.

Методы исследования. Для анализа функционирования транспортной отрасли рассмотрим данные по грузообороту и пассажирообороту транспорта (табл. 1).

Таблица 1

Грузооборот и пассажирооборот Монголии по годам, 2013–2017 гг.

Показатель	2013	2014	2015	2016	2017
Грузооборот, млн т/км	14,64192	17,49252	13,84427	16,61528	19,1624
Число пассажиров, млн чел.	307,94	344,18	259,99	264,03	215,68
Пассажирооборот, млн чел./км	4,60423	5,23544	4,06139	4,07264	4,3777

Учитывая рост объема грузопотока между крупными производителями азии и значительными потребителями европой, а также возрастающей экспорта продуктов горнодобывающей промышленности, который является ведущим сектором страны, основной целью транспортной логистики Монголии становится дальнейшее создание азиатского транснационального коридора.

В Монголии низкая плотность транспортных сетей в общем количеством по различному виду транспорта показан в табл. 2.

Таблица 2

Протяженность транспортной сети Монголии, км

Автомобильные дороги	Железные дороги	Воздушные линии	Водные пути
49 200,4	1 815	40 000	500

На рис. 1 проиллюстрирован объем пассажирских и грузовых перевозок Монголии в 2017 г. [2, с. 65–71].

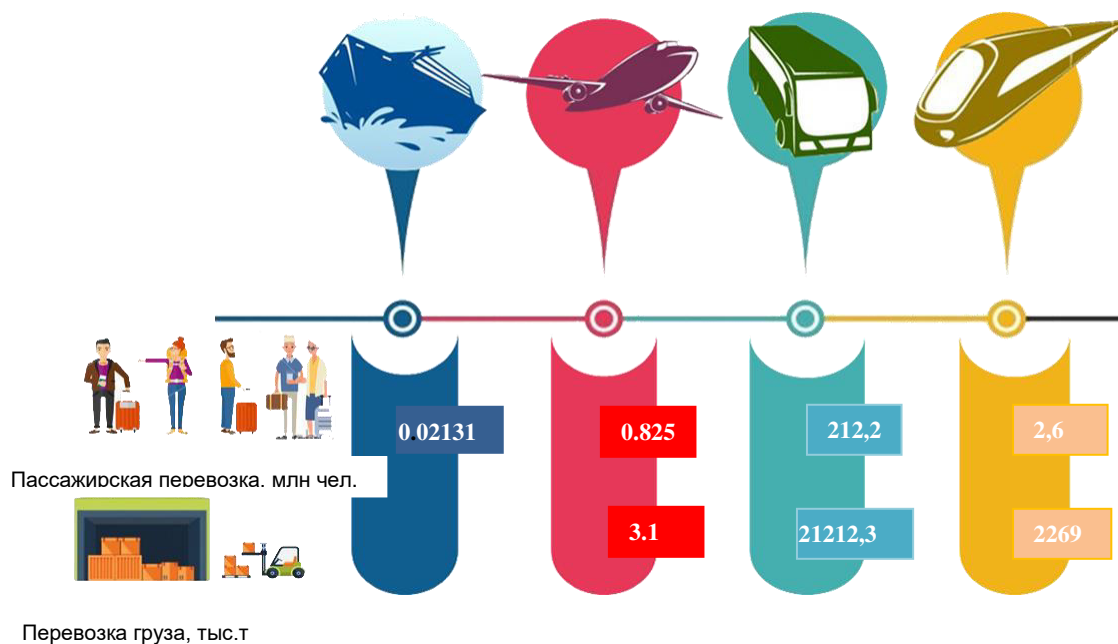


Рис. 1. Объем пассажирской и грузовой перевозки, 2017 г.

Автотранспорт является важнейшей составной частью транспортной системы страны. Поэтому от уровня транспортно-эксплуатационного состояния и развития сети автодорог, обеспечивающих связь между регионами и населенными пунктами страны, а также с дорожной сетью соседних государств, во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста страны и интеграции транспортной системы Монголии в международную систему.

Низкая плотность транспортных сетей является следствием малочисленности населения, особенно в сельских местностях (более 40 % населения живет в столице), сложных природно-климатических условий, высокой стоимости строительства и последующего обслуживания их инфраструктуры.

В докладе о конкурентоспособности 2014–2015 гг. Всемирного экономического форума Монголия занимает 119-е место из 144 стран мира. В том числе современное развитие инфраструктуры страны в настоящее время находится на недостаточном уровне по сравнению с другими странами (табл. 3, рис. 2) [9, с. 12].

Проблемы, в развитии транспортно-логистической системы Монголии. На сегодняшний день Монголию можно назвать потенциальной точкой роста и интеграции в транспортной системе Азиатского континента к Европейскому [4–6; 8]. Однако ее низкий уровень развития не удовлетворяет быстрого темпа роста международного рынка транспортных услуг.

Основными трудностями, которые на текущий момент тормозят развитие транспортно-логистических систем страны, являются инфраструктура транспортных систем, существующая геополитика страны, сокращение инвестиций в транспортный сектор, слабое развитие придорожного обслуживания и не исключена нестабильность государственных политик в области транспортно-логистических сектор.

Оценка инфраструктуры Монголии

Показатель	Оценка (место)
Общее качество инфраструктуры	3,1 (119)
Качество автодороги	2,6 (130)
Качество железнодорожной инфраструктуры	2,6 (69)
Качество инфраструктуры портов	1,7 (143)
Качество инфраструктуры воздушного транспорта	3,1 (125)
Нагрузка пассажирских мест воздушного транспорта, км/неделя, млн	28,1 (114)
Качество энергопоставок	3,6 (100)
Заказ мобильной связи/ на каждой 100 чел.	124,2 (50)
Телефонные линии/ на каждые 100 чел	6,2 (102)

Источник: Доклад о конкурентоспособности стран 2014–2015 гг. на Всемирном экономическом форуме.



Рис. 2. Транспортная инфраструктура Монголии

Экономический коридор – фактор экономического роста. Сегодня, несмотря на перечисленные проблемы, с которыми сталкивается транспортно-логистическая система страны, и учитывая перспективность экономического и социального развития Монголии на международном уровне, требуется реализовать мероприятия для развития отношения между странами не только континента, но и странами третьего мира.

Рассматривается три основных направления Маньчжурии, Монголии и Казахстана для подключения Юго-Восточной Азии к Европе и России и кратчайший маршрут через Монголию (рис. 3) [1, с. 10–21].

Мировой опыт показывает, что динамичный рост экономики приводит к значительному росту объемов товародвижения и, соответственно, грузовых потоков как внутренних, так и международных, в том числе транзитных. Основным преимуществом дорожного сектора Монголии и ее сети является то, что страна географически может подключаться с наименьшим расстоянием между

Европой и Азией по сухопутным дорогам. В этом плане экономический коридор трех стран: Монголии, России и Китая, рассматривается как стратегическое направление роста экономики государств – участников глобальных транспортно-логистических систем.



Рис. 3. Основные направления от Юго-Восточной Азии к Европе

В июне 2016 г. лидеры России, Китая и Монголии – Владимир Путин, Си Цзиньпин и Цахиагийн Элбэгдорж – по итогам трехсторонней встречи приняли программу создания экономического коридора между странами. Дорога, соединяющая Китай, Монголию и Россию, становится важной транспортной артерией для перевозки грузов, наращивания инвестиций и торговли.

Формирование экономического коридора, заключается во внедрения новых инновационных технологий и развития транспортно-логистического сервиса, соответствующего международным стандартам, создания сети логистических терминалов и мультимодальных центров, объединенных в интегрированную мировую транспортно-логистическую систему. При этом данный транспортный коридор должен соответствовать политике в отношении транспортных сетей с соседними странами.

С точки зрения экономики, основная цель коридора заключается в содействии внутренней и внешней торговле посредством создания более эффективных транспортных и логистических услуг. Здесь необходимо сосредоточиться не только на направлении и маршруте коридора, но и сделать акцент на качество транспортных услуг. Качество транспортных услуг отражается на продолжительности транзитных перевозок грузов, транспортных издержках и гибкости.

Полученные результаты. Для приоритетных проектов программа экономических коридоров включает Восточные, Центральные и Западные коридоры автомобильных дорог, и Восточные, Центральные, Западные и Северные коридоры железных дорог, связывающие с двумя соседними странами (рис. 4) [3, с. 10–15].



Рис. 4. Транспортный экономический коридор

Основным назначением экономического коридора является:

- сокращение транспортных затрат и времени для торговли;
- увеличение транзитных перевозок по территории Монголии;
- создание благоприятных условий для пассажирских перевозок и туризма;
- улучшение транспортных и логистических услуг;
- доступ к морским портам через две соседние страны и создание благоприятных условий для рынков третьего мира;
- развитие пограничных портов;
- создания технологического парка и свободной экономической трансграничной зоны;
- развитие трансграничный туризм;
- защита окружающей среды;
- сотрудничество в энергетическом секторе;
- нефтегазовые трубопроводы;
- интернет-трафик и электронная коммерция;
- создание пространства для взаимовыгодного экономического развития;
- обеспечение сотрудничества трех сторон.

Между тем одной из главных функций создания транспортно-логистической системы является возможность использования ее для транспортировки нефтепродуктов из России. Потребность в энергоресурсах экономики Монголии в будущем будет прирастать высокими темпами. Достаточно обратить внимание на экологическую ситуацию в г. Улан-Баторе в период зимнего отопительного сезона, когда использование местного каменного угля в качестве топлива, создает над городом смог «красного уровня» (повышенного). Перевод всех систем отопления столицы на «голубое топливо» (газ) позволит снизить экологическое загрязнение воздушного бассейна над городом, расширит логистические связи между потребителями и поставщиками, окажет благоприятное

воздействие на здоровье населения. Возможность использования сырой нефти, доставляемой по развитой транспортной системе потребует от руководства страны развития новых предприятий по переработке нефти, что позволит не только начать производство товаров и продуктов из нефти, но главное приведет к созданию новых рабочих мест. Ориентация всего мира на формирование кластерных систем приведет к интеграции экономики Монголии в развитие мировой экономики всего региона [7].

Выводы. В условиях мировой глобализации возрастает необходимость расширения рынка товаропотока, за счет которого обеспечивается стабильный экономический рост. Для решения проблемы выхода на рынок главную роль играет транспортная система страны. Прирост промышленного производства на 1 % вызывает прирост объемов перевозок на 1,5–1,7 %. Но в условиях недостаточной развитости транспортной и логистической системы экономическая эффективность производства в различных отраслях снижается. Транспортно-логистическая система Монголии не удовлетворяет потребности как внутри страны, так и на региональном и международном уровне.

Несмотря на существующие проблемы перед транспортниками есть возможность развивать транспортно-логистическую систему за счет создания экономического коридора трех стран. Этот коридор становится важнейшим фактором экономического роста не только Монголии, но и всего региона в целом.

Список использованной литературы

1. Асралт Б. Исследование возможностей присоединения Монголии к Азиатской региональной транспортной сети / Б. Асралт, Д. Унурайхан, Д. Ганбат // Проблемные аспекты развития транспортной системы. – Иркутск, 2014. – С. 10–21.

2. Булатова Н.Н. Формирование и развитие региональной интегрированной транспортно-логистической системы / Н.Н. Булатова // Easts : сб. науч. ст. – Улаанбаатар, 2016. – С. 65–71.

3. Готов Д. Эдийн засгийн коридорын суурь нь тээврийн коридор мөн / Д. Готов // Сборник научных статей механик инженерийн ололт амжилт № 17/222. – Улаанбаатар, 2017. – С. 10–15.

4. Кузнецова И.А. Анализ межотраслевой экономической конкуренции Монголии / И.А. Кузнецова, А. Даваасурэн // Известия Байкальского государственного университета. – 2017. – Т. 27, № 2. – С. 195–204.

5. Эрдэнэбаясгалан Г. Оптимизация метода компенсации ущерба окружающей среде при установленном значении биотопа для ландшафтных проектов Монголии / Г. Эрдэнэбаясгалан, Б. Болдгив, Б. Очирхуяг // Известия Байкальского государственного университета. – 2018. – Т. 28, № 4. – С. 551–558.

6. Суходолов А.П. Роль денег и финансов в социально-экономическом развитии национальной экономики / А.П. Суходолов, В.И. Самаруха, И.В. Самаруха // Монго, Санхуу, Баялаг. – 2018. – № 6. – С. 115–129.

7. Суходолов Я.А. Современная специфика и перспективы развития внешнеторгового сотрудничества России с Монголией / А.П. Суходолов,

А. Даваасурэн, А.Ф. Манжигеев // Известия Байкальского государственного университета. – 2018. – Т. 28, № 4. – С. 632–639.

8. Улаан Ч. Акцент на инклюзивный устойчивый рост Монголии – основное условие процветания страны в системе мирохозяйственных связей / Ч. Улаан // Известия Байкальского государственного университета. – 2018. – Т. 28, № 4. – С. 627–631.

9. Экспортные возможности и доступ к морям Монголии : материалы форума. – Улаанбаатар, 2017.

Информация об авторах

Кородюк Игорь Степанович – доктор экономических наук, профессор, кафедра инженерно-экономической подготовки, Байкальский государственный университет, г. Иркутск; e-mail: KorodukIS@bgu.ru.

Дамбадоржийн Унурсайхан – кандидат экономических наук, доцент, кафедра логистики и транспортного менеджмента, Транспортно-механический институт, Монгольский государственный университет науки и технологии, член Восточно-Азиатской ассоциации транспортных исследователей, г. Улан-Батор, Монголия; e-mail: unur05@yahoo.com.

Authors

Korodyuk Igor Stepanovich – Doctor of Economics Sciences, Professor of the Department of Engineering and Economic Training, Baikal State University, Irkutsk; e-mail: KorodukIS@bgu.ru.

Dambadorjiin Unursaikhan – PhD in Economics, Associate Professor, Department of Logistics and Transport Management, Transport and Mechanical Institute, Mongolian State University of Science and Technology, member of the East Asian Association of transport researchers, Ulaanbaatar, Mongolia; e-mail: unur05@yahoo.com.