

СОВРЕМЕННАЯ ТРАНСПОРНАЯ ЛОГИСТИКА МОНГОЛИИ

Представлена характеристика транспортной системы Монголии при описании железнодорожного транспорта, воздушного. При помощи SWOT-анализа определены сильные и слабые стороны транспортной системы Монголии. А также рассмотрены угрозы и возможности развития транспортной системы Монголии.

Ключевые слова: транспортная система, авиатранспорт, железнодорожный транспорт, транзитные магистрали.

В настоящее время Монголия находится на стадии глобального обновления своей транспортной инфраструктуры. В Монголии есть автомобильный, железнодорожный, водный (речной) и воздушный транспорт.

Для судоходства доступны реки Селенга, Орхон и озеро Хубсугул. Морской флот.

Монголия является второй (после Казахстана) по территории страной в мире, не имеющей прямого выхода ни к какому океану. Тем не менее, это не помешало ей в феврале 2003 г. зарегистрировать свой судовой регистр (The Mongolia Ship Registry Pte Ltd).



Рис. 1. Железнодорожный вокзал г. Улан-Батора

^{*} Эрзориг Марал – студент кафедры «Логистика и транспортный менеджмент», Инженерно-Механический Институт, Монгольский Государственный Университет Науки и Технологии, erzorigmaral@yahoo.com.

^{**} Чанарав Алдарнандин – студент кафедры «Логистика и транспортный менеджмент», Инженерно-Механический Институт, Монгольский Государственный Университет Науки и Технологии, pm13d202@csms.edu.mn.



Рис. 2. Поезд трансмонгольской железной дороги в пустыне Гоби

Монгольская железная дорога — единственная железная магистраль на территории Монголии. Официальное наименование — Монгольское акционерное общество «Улан-Баторская железная дорога». Железнодорожный транспорт занимает долю 80 % всех грузовых и 30 % всех пассажирских перевозок в Монголии. После демократических преобразований в 1990 г. в Монголии имело место сокращение объёма как грузовых, так и пассажирских перевозок. В то же время, уже в 2001 г. показатели пассажирских перевозок восстановились к прежнему уровню и составили 4,1 млн пассажиров в год. К 2005 г. восстановился и объём грузовых перевозок. Центральная станция Улан-Батора расположена в 8 км от центра города. Монгольская железная дорога имеет протяжённость 1815 км. Первая ветка железной дороги была построена в 1938 г. между г. Найлаха и промкомбинатом в г. Улан-Баторе (43 км). На сегодняшний день Монгольская железная дорога — одна из ведущих отраслей экономики Монголии, от работы которой во многом зависит экономическое развитие всей страны. В начале 2005 г. коренным образом была изменена технология эксплуатационной работы Монгольской железной дороги, в результате чего улучшены качественные и количественные показатели дороги: вдвое ускорен оборот вагонов и увеличен средний вес поездов. Массовые перевозки угля, зерна, сена, шерсти, нефтяных и многих других грузов невозможны сегодня без железных дорог, как невозможно представить без них и современные перевозки пассажиров. С этим видом транспорта в Монголии связан технический прогресс, он был и будет одной из мощнейших отраслей народного хозяйства страны. Такая его роль во многом обусловлена результатом совместных усилий России и Монголии — созданием и поддержанием жизнеспособности российско-монгольского Открытого Акционерного Общества «Улан-Баторская железная дорога».



Рис. 3. Самолет монгольских авиалиний

История авиации в Монголии насчитывает уже 90 лет, и началась 25 мая 1925 г., когда в г. Ургу (Улан-Батор) прибыли Ю-13 и 3 Р-1 с советскими летчиками, которые позже составили основу для первого монгольского авиаотряда. В 1956 г. была основана первая государственная авиакомпания. В Монголии насчитывается около 80 аэропортов, но посадочные полосы с твердым покрытием имеют только 21 аэропорт. Расписание может часто меняться из-за сильных ветров. В Монголии зарегистрировано 10 авиакомпаний, владеющих в общей сложности 60 самолетами и 30 вертолетами. Национальный авиаперевозчик – MIAT Mongolian Airlines. Действует воздушное такси. Авиация в стране активно развивается. Строятся новые аэропорты международных стандартов, модернизируются старые. Из всех аэропортов 4 принимают международные рейсы, в такие города, как Берлин, Москва, Стамбул, Пекин, Гонгконг, Шанхай, Бангкок, Сеул, Токио, Бишкек, Иркутск, Улан-Удэ, Урумчи, Хайлар, Эрэн-Хото и другие.

Большинство сухопутных дорог в Монголии – гравийные или грунтовые. Есть дороги с твердым покрытием от г. Улан-Батора к российской и китайской границе.

Рассмотрим сильные и слабые стороны развития транспортной системы Монголии на основе SWOT-анализа.

SWOT-анализ: сильные стороны:

1. Огромные запасы угля, меди, золота и связанных с энергетикой продуктов.
2. Организованное производство кашемира.
3. Высокое качество скота и переработанного мяса.
4. Интегрированные таможенные информационные системы.
5. Успешные транспортные коридоры за счет выделенных экспресс контейнерных железнодорожных служб.

SWOT-анализ: слабые стороны:

1. Большая территория с низкой плотностью населения.
2. Низкая плотность в доступности (измеряется плотностью автомобильных и железных дорог).
3. Плохо развитая инфраструктура электро- и водоснабжения.
4. Экономика не диверсифицирована, зависит от трех секторов.

5. Высокие процентные ставки, ведущие к высоким расходам при заимствовании и финансировании для предприятий.

6. Железнодорожный маршрут зависит от Транссибирской магистрали.

7. Зависит от портов Ксингана в КНР в отношении маршрута по морю.

8. Недостаток предприятий и специалистов по логистике в современном управлении (например, Инкотермс, FIATA).

SWOT-анализ: возможности:

1. Последние высокие цены на товары повышают рыночную власть страны в отношении горняков.

2. Отсутствие выхода к морю и расположение между двумя крупнейшими экономиками дает возможности для транзитной торговли и транспорта.

3. У КНР огромные энергетические потребности.

4. На российских границах недостает розничных и коммерческих направлений.

5. Присоединение КНР к МДП может привести к прорыву в области проблем автомобильного транспорта в Омнугоби.

6. Беспшлинные льготы для экспорта в ЕС повышают привлекательность ЗСТ (в особенности для китайских фирм для обхода экспортных квот ЕС).

SWOT-анализ: угрозы:

1. Новая Евро-азиатская магистраль может привести к отклонению торговли на юг (наземный транспорт).

2. Развитие портов, мега перевозчиков и контейнеризации сокращает привлекательность наземного транспорта.

3. Переменчивые цены на товары могут отпугивать инвестиции в геологоразведку со стороны горняков.

4. Присоединение КНР к МДП может привести к жесткой конкуренции для местных грузоперевозок.

Таким образом, основные проблемы развития экономики транспортной системы Монголии можно сформировать в следующий перечень:

– необходим хороший транспорт для импорта тяжелой техники и экспорта сырья или переработанных материалов;

– высокие налоги на импорт, транспортные издержки и монополия обусловили падение экспортных цен в течение многих лет;

– сложные климатические условия;

– недостаток транспортных маршрутов;

– недостаточно стимулов для экспортеров;

– сложный доступ к финансовым ресурсам.

В связи с изложенными проблемами необходимо развивать транзитную торговлю и коридоры, которые становятся жизненно важны для будущего экономического успеха страны. При этом, долгосрочный успех экономики Монголии зависит от Транссибирской магистрали и потенциальной конкуренции от Новой евро-азиатской магистрали. Каждая из Свободных экономических зон

страны имеет свои относительные сильные и слабые стороны. Для обеспечения их успеха потребуются различные стратегии.

Список использованной литературы

1. Өнөрсайхан Д. Логистикийн хөгжлийн орчин үеийн чиг хандлага / Д. Өнөрсайхан, Б. Асралт // Сборник научных статей. – Улаанбаатар, 2013. – № 9, С. 142.
2. <http://www.ecfor.ru/pdf.php?id=2004/1/08>.
3. <http://www.hse.ru/pubs/lib/data/access/ram/ticket/11>.