

ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ КАК СТИМУЛ ИНТЕГРИРОВАННОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ И МОНГОЛИИ

И.С. Кородюк¹, А.В. Силантьев¹, Авирмэд Даваасурэн²

¹ Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация

² Монгольский государственный университет искусства и культуры, г. Улан-Батор, Монголия

Информация о статье

Дата поступления
13 декабря 2018 г.

Дата принятия к печати
12 марта 2019 г.

Дата онлайн-размещения
4 апреля 2019 г.

Ключевые слова

Транспортная логистика;
транспортно-логистическая
система; Восточная Сибирь;
Монголия; стратегическое
развитие

Финансирование

Грант Российского
фонда фундаментальных
исследований 18-514-94002
МОКН_а «Национальные
интересы России и Монголии
в треугольнике отношений
Россия — Монголия — Китай:
проблемы, противоречия,
сценарии»

Аннотация

В настоящее время сложную научную проблему представляет влияние факторов внешней среды на экономические системы. В статье проанализировано воздействие внешних факторов на развитие транспортно-логистических систем Восточной Сибири и Монголии. Из множества таких факторов выделяются геополитические. Дана оценка степени влияния таких факторов на предпосылки интеграции транспортно-логистических систем Восточной Сибири и Монголии во взаимосвязи с другими факторами (географическим положением, экономическим развитием территорий, историческими связями). Авторы отметили роль концепции Нового шелкового пути в интеграции транспортно-логистических систем Восточной Сибири и Монголии и с учетом складывающихся условий внешней среды разработали рекомендации для органов исполнительной и законодательной власти с целью повышения эффективности взаимодействия двух стран в рамках этого процесса.

GEOPOLITICAL CHANGES AS A STIMULUS FOR INTEGRATED DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEMS IN EASTERN SIBERIA AND MONGOLIA

Igor S. Korodyuk¹, Aleksandr V. Silantev¹, Avirmed Davaasuren²

¹ Baikal State University, Irkutsk, the Russian Federation

² Mongolia National University of Art and Culture, Ulaanbaatar, Mongolia

Article info

Received
December 13, 2018

Accepted
March 12, 2019

Available online
April 4, 2019

Keywords

Transport logistics; transport
and logistics system; Eastern
Siberia; Mongolia; strategic
development

Abstract

There are global changes associated with many factors in the external environment of economic systems at the present time. The influence of environmental factors on economic systems and their complex interaction is a significant scientific problem. The authors analyze the complex of external factors in terms of their impact on the development of transport and logistics systems in Eastern Siberia and Mongolia. The geopolitical factor is the most important one. Degree of influence of the geopolitical factor on the prerequisites for integration of transport and logistics systems in Eastern Siberia and Mongolia in relation to other factors (geographical location, economic development of territories, historical relationship) is estimated. The role of the «New Silk Road» concept for integration of transport and logistics systems

Acknowledgements

The Grant of the Russian Foundation for Basic Research 18-514-94002 «National Interests of Russia and Mongolia in the Triangle of Russia — Mongolia — China Relations: Problems, Contradictions, Scenarios»

of Eastern Siberia and Mongolia is emphasized. Recommendations for the executive and legislative authorities aimed at enhancement of efficiency in cooperation of two countries are given, taking into account the prevailing economic environmental conditions.

Развитие транспортно-логистических систем (ТЛС) происходит в условиях фундаментальных изменений во внешней среде, которые характеризуются высокой степенью неопределенности, что, в свою очередь, повышает уровень деловых рисков.

Фундаментальность изменений связана с комплексом факторов внешней среды. Прежде всего это геополитические факторы, которые как положительно, так и отрицательно влияют на статус отдельных территорий и стран на международной арене. Существенное воздействие на развитие ТЛС оказывает изменение парадигмы экономического развития в сторону цифровизации всех сфер экономической и общественной жизни.

Любая транспортно-логистическая система является разновидностью экономической системы открытого типа, т.е. активно взаимодействует с внешней средой. Во многом внешняя среда определяет характеристики ТЛС, направления их деятельности и характер адаптивных действий по отношению к внешним условиям. Таким образом, существует необходимость научного осмысления влияния изменений во внешней среде на развитие ТЛС.

В качестве объекта исследования рассматривались ТЛС Восточной Сибири и Монголии. Основное внимание уделено железнодорожному транспорту как системообразующему для обеих систем.

Предметом исследования послужили геополитические изменения и их влияние на возможности интеграции двух ТЛС.

В целях нашего исследования выдвинута гипотеза об изменении значимости и статуса геополитики как фактора внешней среды по сравнению с экономическими факторами. Сложившееся представление о кратковременности влияния геополитических факторов на международные экономические отношения, на наш взгляд, не является аксиомой и требует критического научного анализа. Мы полагаем, что геополитические факторы равноценны экономическим, а в настоящее время имеют преобладающее значение.

Методологическую базу исследования составили научные труды отечественных ученых.

Информационной базой послужили статистические данные ФГУП «Восточно-Сибирская железная дорога» (ВСЖД), стратегические документы по развитию национальных транспортных систем, официальные данные правительственных органов власти.

Как показал анализ научной литературы по тематике развития ТЛС [1–6], в работах основной акцент делается на методологии реагирования систем на тот или иной фактор, а не на степени влияния факторов. В частности, специалистами предлагается создание сети ТЛС [4], использование кластерного подхода [1], развитие государственно-частного партнерства, внедрение инноваций на различных уровнях и т.д.

По нашему мнению, влияние факторов внешней среды на развитие ТЛС носит комплексный характер, причем степень этого влияния может быть различной. Реагирование ТЛС на внешнее воздействие одних и тех же факторов также может быть разным.

Нами выделены следующие укрупненные группы факторов внешней среды:

- географические и климатические условия;
- геополитические (внешние и внутренние);
- экономическая инфраструктура;
- ресурсные ограничения (добыча и производство продукции из ресурсов, имеющих различную степень восполняемости);
- финансовая система (международная и национальная);
- совокупность рыночных факторов: производители товаров и услуг (генераторы материальных и информационных потоков), потребители товаров и услуг — социум (создают качественные и количественные характеристики товаров и услуг и спрос на производимые блага); конкуренты, поставщики;
- научно-инновационная среда, определяющая уровень технологического развития (технологический уклад);
- среда обитания (экология);
- информационная среда.

Географическое расположение России способствует организации на ее территории международных транспортных коридоров

между Европой и Азией. Российская Федерация обладает развитой сетью железных дорог, на которые выпадает наибольший процент грузооборота товаров в РФ. За период с 2015 по 2017 г. железнодорожные перевозки обеспечивали более 45 % от общего объема грузооборота России. Монгольская железная дорога в районе станции Наушки выходит непосредственно на Восточный полигон, обслуживаемый ВСЖД.

С точки зрения экономической целесообразности железнодорожные перевозки из Азии в Европу имеют целый ряд преимуществ. Прежде всего, время в пути сокращается более чем в два раза. Например, морское судно из Китая в Финляндию идет 28 дней, а время движения по железнодорожному маршруту составляет не больше 10 дней с перспективой сокращения до 7. Здесь следует отметить принятую ОАО «РЖД» программу «Транссиб за семь дней»¹, которая уже сейчас находится в стадии практической реализации. Таким образом, создаются возможности, которые позволят увеличить пропускную способность российских железных дорог как минимум в два раза, а также расширить номенклатуру перевозимых грузов за счет увеличения доли продовольственных скоропортящихся товаров и сезонных товаров. При этом количество перевалок груза сокращается до минимума по сравнению с морским транспортом.

Однако, на наш взгляд, железнодорожные транзитные перевозки не в состоянии полностью заменить имеющиеся морские контейнерные перевозки, к тому же такой задачи и не ставится.

Таким образом, с географической точки зрения имеются предпосылки для интеграции ТЛС Восточной Сибири и Монголии.

По нашему мнению, можно выделить два существенных геополитических фактора, влияющих на экономику России в целом. Это санкционная политика стран ЕС и США и развитие концепции Нового шелкового пути.

Санкционная политика имеет исключительно политическую основу и направлена на ослабление государственных институтов и государственности Российской Федерации в целом. Санкции были введены в 2014 г. и регулярно пролонгируются по настоящее время.

С нашей точки зрения, очевидно, что в ближайшее время, как минимум до 2024 г., санкции сохраняются. В терминах стратегического планирования десятилетний срок — это период долгосрочного планирования, кото-

рый нельзя назвать кратковременным. Также очевидно, что экономические потери стран ЕС от санкций и антисанкций будут только усугубляться. Таким образом, можно сделать вывод о преобладании геополитических интересов высшего руководства стран ЕС и США над стратегическими. При этом и страны ЕС, и США в полной мере осознают бесперспективность санкционного давления на Россию и его губительность для собственных экономических систем. Единственной причиной сохранения санкций, как представляется, остается стремление «сохранить лицо» и, соответственно, политическую власть. До тех пор пока антироссийская парадигма будет приносить политические дивиденды европейским и американским политическим деятелям, санкции будут сохраняться.

Следовательно, стратегический тренд на дальнейшее развитие политических, экономических и культурных отношений со странами Азии должен иметь устойчивый характер.

Вторым существенным геополитическим фактором является реализация концепции Нового шелкового пути, в рамках которой прорабатывается множество различных маршрутов движения материальных потоков в обе стороны. Каждый из маршрутов имеет свои преимущества и недостатки. В некоторых из них Россия не фигурирует, например в маршруте Западный Китай — Казахстан — Туркменистан — Азербайджан — Турция — страны ЕС [4]. Но есть также несколько маршрутов, в которые Россия вовлечена в большей или меньшей мере.

Первый маршрут следующий: Китай — Монголия — Россия — страны ЕС. В терминологии российской стороны он называется Северным евразийским коридором. При организации перевозок в смешанном сообщении задействуется порт Владивосток с дальнейшим выходом на Транссиб, а в чисто сухопутном варианте магистраль выходит с китайской территории через Забайкальск, потом на Транссиб через Читу и далее проходит через такие крупные города, как Улан-Удэ, Иркутск, Екатеринбург, Казань, Москва, Санкт-Петербург, далее грузопоток выходит морем в страны ЕС. Второй маршрут северо-евразийского коридора проходит по территории Монголии с выходом на станцию Наушки.

Второй маршрут таков: Китай — Казахстан — Россия — страны ЕС. Его принято называть Центральным евразийским коридором. Он проходит по Центральному Китаю от Шанхая через Сиань, Урумчи к Казахстану (пограничный пропускной пункт Достык), затем по территории России и выходит в страны ЕС.

¹ URL: http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5177.

Наиболее оптимальный для России и Монголии вариант — первый. Это обусловлено в первую очередь тем, что при движении потоков груза задействована бо льшая часть Транссибирской магистрали.

Единственное, что сейчас мешает воплотить данный проект в жизнь, — слаборазвитая инфраструктура некоторых отрезков железной дороги на протяжении Транссиба. В частности, это касается отрезка дороги на территории Восточной Сибири и территории БАМа. Протяженность узких мест на БАМе и Транссибе превысила 3 тыс. км. Это ощутимо сдерживает многие проекты развития Дальнего Востока и Восточной Сибири, ограничивает возможности для транзита².

За период с 2010 по 2017 г. наблюдался взрывной рост грузооборота с использованием контейнеров по евразийским транспортным коридорам, в особенности по центральному евразийскому коридору. По статистическим данным ОАО «РЖД», он увеличился с 5 600 TEU в 2010 г. до 100 тыс. в 2016 г. При этом структура грузооборота существенно изменилась в пользу пограничного перехода Достык. На настоящий момент на него приходится 67 % транзитного потока из Китая в страны ЕС. Доля перехода Забайкальск снизилась до 20 %, существенно увеличилась доля перехода Наушки (до 8 % в 2016 г.). Суммарно в 2016 г. на североевразийский коридор приходилось 28 тыс. TEU, или 604,8 тыс. т, что подтверждается данными статистики ВСЖД³.

Активный рост транзита через центральный евразийский коридор (через Казахстан) обусловлен его субсидированием со стороны КНР. Железнодорожная инфраструктура Казахстана требует существенного увеличения пропускной возможности, что в долгосрочной перспективе может стать узким местом. Факт субсидирования Китаем данного направления, по нашему мнению, говорит о его стремлении диверсифицировать товарные потоки. Исходя из этого можно сделать вывод, что североевразийский коридор становится привлекательным именно в долгосрочной перспективе. К тому же субсидирование транзита в долгосрочной перспективе на постоянной основе вряд ли останется.

Прилагается множество усилий, чтобы воплотить в жизнь проект «Новый шелковый путь». В первую очередь планируется вложить около 554,1 млрд р. к 2020 г. в развитие инфраструктуры Транссибирской магистра-

ли. Основными инвесторами будут выступать федеральный бюджет, Фонд национального благосостояния и, конечно же, ОАО «РЖД».

Основная сфера осуществления инвестиций — это оптимизация инфраструктуры по направлению восток — запад, что связано с повышением темпов роста объема товарооборота между странами Европы и Азии. ОАО «РЖД» в рамках реализации инвестиционного проекта по модернизации БАМа и Транссибирской магистрали продолжает активно развивать железнодорожную инфраструктуру Восточной Сибири и Дальневосточного региона, чтобы коренным образом сократить протяженность узких мест, повысить скорость и эффективность доставки грузов, а также обеспечить перевозку дополнительных объемов грузов. Планируется реконструировать более 90 станций и 40 развязок, дополнительно уложить около 570 км главных путей⁴.

Уровень политических рисков в Российской Федерации минимальный, внутриэкономическая политика является предсказуемой, что подтверждается повышением инвестиционных рейтингов России ведущими рейтинговыми компаниями (Fitch и Moody's), повышением индекса деловой среды. Уровень технологического развития железной дороги достаточно высок, что позволяет гарантировать выполнение контрактных обязательств в установленные сроки. Большее использование возможностей Транссиба как международного транспортного коридора, безусловно, повысит устойчивость и качество функционирования европейской транспортно-логистической системы и, с другой стороны, увеличит геополитическую значимость и экономическую мощь России. На сегодняшний день в странах ЕС принята стратегия сдерживания экономического развития России. Кроме этого, в странах Европы, связанных с морским транзитом, имеется развитая инфраструктура морских перевозок, что обеспечивает рабочие места для населения. Увеличение доли железнодорожных перевозок неизбежно повлечет сокращение оборота морских портов и, как следствие, уменьшение количества рабочих мест, падение доходов морских компаний и, соответственно, осуществляемых ими налоговых отчислений.

Современные международные отношения характеризуются существенной политизированностью, которая в ряде случаев идет враз-

² URL: http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5177.

³ URL: <http://irkutskstat.gks.ru>.

⁴ URL: http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&refererLayerId=5101&id=3997#5455.

рез с экономической целесообразностью. На наш взгляд, в отношениях России с Китаем и Монголией преобладает здравый смысл и прагматичный подход, что создает благоприятный фон для развития равных взаимовыгодных экономических и социокультурных связей.

Развитие интегрированных ТЛС невозможно без согласования интересов на высшем уровне, так как проекты в данной области являются инфраструктурными и потому затратными, с длительными сроками окупаемости. При этом реализация таких проектов всегда затрагивает интересы национальной безопасности. Следовательно, в сфере развития ТЛС необходимо заключение межправительственных соглашений.

9 июня 2018 г. состоялась встреча глав РФ, КНР и Монголии. В итоговом выступлении по ее результатам В.В. Путин заявил следующее: «В прошлом (2017-м. — Авт.) году объем контейнерных перевозок по маршруту Китай — Монголия — Россия в страны Европы увеличился... в 2,7 раза, а в первом квартале текущего года — уже почти в 4 раза. Планируется модернизация российско-монгольской Улан-Баторской железной дороги и прилегающих к ней участков. Разрабатывается программа развития этой железной дороги до 2030 года, и первый этап на период 2018–2020 годов предусматривает инвестиции в размере 260 миллионов долларов»⁵.

Проведение трехсторонних встреч на высшем уровне с принятием конкретных инвестиционных решений говорит о заинтересованности стран в развитии ТЛС, а также о наличии необходимой поддержки.

Стратегия развития «Улан-Баторской железной дороги» (УБЖД) синхронизирована со стратегией развития ОАО «РЖД». Еще в начале 2017 г. монгольская сторона подготовила программу развития УБЖД сроком до 2030 г., которая предусматривает три сценария: пессимистический, реалистический и оптимистический. Как пояснил руководитель УБЖД Эндон Манлайбаяр, в соответствии с первым вариантом объем перевозок составит к 2030 г. порядка 78 млн т, со вторым — 48 млн т, с третьим — 34 млн т. Из всех этих объемов более половины — транзит. В зависимости от того, какой сценарий развития выберет монгольское правительство, потребуются вложить 110, 80 или 50 млрд российских рублей соответственно. Развитие необходимо, поскольку по итогам этого года объем перевозок по железным дорогам Монголии составит порядка 22 млн т, в то время как

общая пропускная способность сети оценивается в 25 млн т [7].

Согласно среднесрочным прогнозам, общий спрос на транспортные услуги к 2020 г. возрастет на 18–20 %. Это значит, что возможности продвижения товаров на рынке, уровень цен, а также конкурентоспособность наших производителей и внутри страны, и за рубежом все больше будут зависеть от транспорта.

По итогам 2017 г. ВСЖД удалось обеспечить рост объемов погрузки к уровню 2016 г. на 2,2 %. Общий показатель достиг 64,8 млн т. Существенный рост зафиксирован относительно перевозки высокодоходных грузов: химикатов — на 33,8 %, цветных металлов — на 11,7 %, грузов в контейнерах — на 8,4 %. Кроме того, ВСЖД на 6,6 % увеличила грузооборот. Он составил 253,6 млрд ткм⁶.

Доля ВСЖД в общероссийском объеме перевозок составляет 4,68 %, в грузообороте — 5,35 %. При этом объем выполненной в 2017 г. ВСЖД работы составил больше половины (57,8 %) суммарного объема перевозок по Иркутской области и в 1,85 раза превысил объем грузооборота, что объясняется большим средним пробегом железнодорожного транспорта и значительной территорией ответственности, в которую включается не только Иркутская область.

Считаем, что развитие ТЛС Восточной Сибири в целом соответствует общероссийским трендам, в частности тренду на автомобилизацию валового объема перевозок. Положительная динамика связана с ростом экономической активности внутри страны. В качестве характерной особенности ТЛС Восточной Сибири следует отметить большую долю железнодорожного транспорта в валовом объеме перевозок, что связано со специализацией экономики Восточной Сибири и ее географическим положением.

В настоящий момент пропускная способность Транссиба на участке Восточного полигона составляет 120 млн т в год. Следовательно, ВСЖД удалось достичь уровня 54 % от имеющегося потенциала пропускной способности. На наш взгляд, реализация концепции Нового шелкового пути позволит задействовать потенциал Транссиба в полном объеме.

По нашему мнению, пропускная возможность УБЖД существенно ограничивает транзитный потенциал части североевразийского коридора, проходящего по территории Мон-

⁵ URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/57713>.

⁶ URL: http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&refererLayerId=5101&id=3997#5455.

голии, и, соответственно, потенциал ТЛС Восточной Сибири. При благоприятном сценарии развития транзитный потенциал УБЖД к 2030 г. может составить не более 2 млн TEU. Оставшаяся часть транзитного потенциала ТЛС Восточной Сибири можно реализовать через коридор, который выходит на Забайкальск. Таким образом, в полной мере транзитный потенциал ТЛС Восточной Сибири возможно реализовать при развитии двух направлений североевразийского коридора: в пределах 27 % транзитного потока может приходиться на направление, проходящее через Монголию, а его основная часть (73 %) — на направление, которое выходит на Забайкальск.

В целях повышения качества переработки транзитных потоков, идущих через УБЖД, Республика Бурятия планирует создать транспортно-логистические центры в Наушках и Тальцах. Соглашение о сотрудничестве между ОАО «РЖД», правительством Бурятии и АО «СГ-транс» уже подписано⁷.

Развитие транспортной инфраструктуры Монголии является одним из главных приоритетов. Концепция Нового шелкового пути существенно повышает геополитический статус Монголии. Ее реализация способна решить комплекс внутренних экономических и инфраструктурных проблем. Основным потребителем сырьевой продукции и поставщиком транспортной работы в рамках данной концепции является КНР, поэтому существует экономически обоснованная заинтересованность в развитии инфраструктуры, ориентированной на Китай. В частности, имеется предложение по переводу монгольской железной дороги на международный стандарт колеи, которая используется в Китае (1 435 мм). Исторически сложилось, что ширина колеи в Монголии используется российская, да и в целом система управления железной дорогой, а также подготовка кадров для железной дороги тесно связаны с Россией. По нашему мнению, изменение колеи в соответствии с международными стандартами существенным образом повысит объем капитальных инвестиций в развитие железнодорожной сети в Монголии, равно как и размер эксплуатационных расходов. В пользу сохранения прежней колеи можно привести следующие доводы: отработанные перевозочные технологии, увеличение времени на модернизацию железнодорожного транспорта в целом, исторические и традиционные связи с РФ в развитии желез-

нодорожного транспорта, наличие специализированных учебных заведений в России, которые имеют опыт в подготовке кадров для монгольской железной дороги.

Таким образом, по результатам проведенного исследования можно сделать ряд выводов относительно наличия целого комплекса факторов, являющихся стимулом для интеграции ТЛС Восточной Сибири и Монголии, в частности:

- географическая близость;
- наличие поддержки на высшем государственном уровне;
- устойчивый положительный тренд на рост товарооборота в России, Китае и Монголии;
- реализация концепции Нового шелкового пути;
- исторические и технологические связи между железными дорогами России и Монголии.

Для интеграции ТЛС Восточной Сибири и Монголии существует ряд барьеров различного рода: логистические, таможенные, административно-правовые, геополитические.

К логистическим барьерам следует отнести сложные природно-климатические условия [5], недостаточно развитую терминальную систему для обработки контейнерных потоков, наличие узких мест на БАМе и Транссибе. При этом инфраструктурные проблемы существуют и на железных дорогах КНР и Монголии.

Таможенные барьеры связаны со временем досмотра и оформлением сопроводительных документов. В этом направлении идет активная работа в рамках Евразийского экономического союза и Таможенного союза по унификации стандартов и документооборота.

Административно-правовые барьеры являются существенными, так как непосредственно влияют на документооборот, нормативно-правовой режим функционирования, технические и экологические стандарты. Устранение этих барьеров требует активного взаимодействия стран на высшем уровне по унификации нормативных документов и стандартов.

Геополитические барьеры в виде угроз введения взаимных санкций, торговых войн, высокого уровня волатильности на финансовых рынках, внутривосточной нестабильности в ряде стран воздействуют в первую очередь на глобальный рынок и, соответственно, уровень рисков ведения экономической деятельности [6, с. 224]. На сотрудничество между Россией и Монголией, на наш взгляд, геополитические барьеры имеют

⁷ На станции Тальцы в Бурятии планируют создать логистический центр. URL: <https://www.baikal-media.ru/news/politics/350126>.

опосредованное влияние, так как обе страны являются неотъемлемой частью мирового рынка. Тем не менее в подобных условиях стратегическое планирование и прогнозирование существенно усложняются.

Создание колоссальной зоны свободной торговли от Азии до Европы не единственная цель проекта. Выгоды возникают в связи с улучшением доступности природных ресурсов, расположенных на слабоосвоенных территориях Китая, а также России и Монголии. С другой стороны, проект Нового шелкового пути можно назвать современным механизмом мягкой экономической и политической экспансии менее развитых стран. Он отвечает современным мировым тенденциям глобализации — формированию многополярного мира, и политическая цель Китая — укрепить свои позиции в качестве одного из центров мира.

На основе результатов проведенного исследования нами предлагается ряд рекомендаций с целью улучшения взаимодействия между ТЛС Восточной Сибири и Монголии:

- реализация программы по развитию УБЖД, предусматривающая существенное увеличение ее пропускной способности — от 120 млн т в год и больше, в соответствии с внутренними требованиями стран и концепции Нового шелкового пути;
- модернизация УБЖД совместно с российскими специалистами на основе сложившихся традиционных исторических связей;
- подготовка кадров для УБЖД иркутскими вузами и средними специальными заведениями совместно с вузами Монголии;
- активизация туристических потоков;
- формирование логистических центров на станциях Наушки, Тальцы и в Иркутске.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Войнаренко М.П. Кластеры в институциональной экономике / М.П. Войнаренко. — СПб. : АНО ИПЭВ, 2013. — 496 с.
2. Герами В.Д. О создании опорной сети логистических центров в России / В.Д. Герами, А.В. Колик // Логистические инновации и социально-экономические эффекты : материалы Междунар. науч.-практ. конф. / под ред. Т.М. Степанян. — М. : МАКС Пресс, 2013. — С. 16–22.
3. Иванов А.П. Формирование и развитие транспортно-логистической системы России на основе кластерного подхода / А.П. Иванов // Инновационная экономика : материалы 4-й Междунар. науч. конф., Казань, 20–23 окт. 2017 г. — Казань, 2017. — С. 93–95.
4. Прокофьева Т. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в азиатской части России — стратегическое направление реализации транзитного потенциала страны в системе евроазиатских МТК [Электронный ресурс] / Т. Прокофьева. — Режим доступа: <https://www.hse.ru/pubs/share/direct/document/74383102>.
5. Суходолов А.П. Предпосылки, этапы и перспективы развития транспортного комплекса Сибири и Иркутской области / А.П. Суходолов // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2015. — Т. 25, № 3. — С. 397–407. — DOI: 10.17150/1993-3541.2015.25(3).397-407.
6. Шалак А.В. Транспортные коммуникации как основа экономической безопасности сибирского региона: геополитический аспект / А.В. Шалак // Проблемы обеспечения национальной безопасности в контексте изменения геополитической ситуации : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Иркутск, 28 апр. 2017 г. — Иркутск, 2017. — С. 219–225.
7. Плетнев С. В развитие сети Монголии планируется инвестировать не менее 50 млрд руб. [Электронный ресурс] / С. Плетнев. — Режим доступа: <http://www.gudok.ru/infrastructure/?ID=1390881>.

REFERENCES

1. Voinarenko M.P. *Klastery v institutsional'noi ekonomike* [Clusters in the Institutional Economy]. Saint Petersburg, ANO IPEV Publ., 2013. 496 p.
2. Gerami V.D., Koliq A.V. On the Creation of Basic Network of Logistics Centres in Russia. In Stepanyan T.M. (ed.). *Logisticheskie innovatsii i sotsial'no-ekonomicheskie efekty. Materialy Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii* [Logistics Innovations and Social and Economic Impact. Materials of International Research Conference]. Moscow, MAKS Press Publ., pp. 16–22. (In Russian).
3. Ivanov A.P. Formation and Development of Transport and Logistics Systems of Russia on the Basis of Cluster Approach. *Innovatsionnaya ekonomika. Materialy 4-i Mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii, Kazan', 20–23 oktyabrya 2017 g.* [Innovative Economy. Materials of 4th International Research Conference, Kazan, October 20–23, 2017]. Kazan, 2017, pp. 93–95. (In Russian).
4. Prokofieva T. *Razvitie transportno-logisticheskoi infrastruktury v aziatskoi chasti Rossii — strategicheskoe napravlenie realizatsii tranzitnogo potentsiala strany v sisteme evroaziatskikh MTK* [Development of Transport and Logistics Infrastructure in Asian Part of Russia: Strategic Direction of the Country's Transit Potential Implementation in the System of Eurasian International Transport Corridors]. Available at: <https://www.hse.ru/pubs/share/direct/document/74383102>. (In Russian).
5. Sukhodolov A.P. Prerequisites, stages and prospects of transport complex development in Siberia and the Irkutsk region. *Izvestiya Irkutskoi gosudarstvennoi ekonomicheskoi akademii = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2015, vol. 25, no. 3, pp. 397–407. DOI: 10.17150/1993-3541.2015.25(3).397-407. (In Russian).

6. Shalak A.V. Transport Communications as Basis of Economic Security of the Siberian Region: Geopolitical Aspect. *Problemy obespecheniya natsional'noi bezopasnosti v kontekste izmeneniya geopoliticheskoi situatsii. Materialy Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii, Irkutsk, 28 aprelya 2017 g.* [National Security Issues in the Light of the Changing Geopolitical Situation. Materials of International Research Conference, Irkutsk, April 28, 2017]. Irkutsk, 2017, pp. 219–225. (In Russian).

7. Pletnev S. *V razvitie seti Mongolii planiruetsya investirovat' ne menee 50 mlrd rub.* [It is Planned to Invest about 50 bln. Rubles in Mongolian Network Development]. Available at: <http://www.gudok.ru/infrastructure/?ID=1390881>. (In Russian).

Информация об авторах

Кородюк Игорь Степанович — доктор экономических наук, профессор, заслуженный работник высшего образования РФ, заведующий кафедрой экономики и управления бизнесом, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: KorodukIS@bgu.ru.

Силантьев Александр Валерьевич — кандидат экономических наук, доцент, докторант, кафедра торгового и таможенного дела, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: silantev.aleksandr@rambler.ru.

Авирмэд Даваасурэн — кандидат экономических наук, профессор, проректор Монгольского государственного университета искусства и культуры, Монголия, г. Улан-Батор, e-mail: davaasuren13@yahoo.com.

Для цитирования

Кородюк И.С. Геополитические изменения как стимул интегрированного развития транспортно-логистических систем Восточной Сибири и Монголии / И.С. Кородюк, А.В. Силантьев, Авирмэд Даваасурэн // Известия Байкальского государственного университета. — 2019. — Т. 29, № 1. — С. 72–79. — DOI: 10.17150/2500-2759.2019.29(1).72–79.

Authors

Igor S. Korodyuk — D.Sc. in Economics, Professor, Honorary Professor of the Russian Federation, Head of Department of Economics and Business Management, Baikal State University, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, the Russian Federation, e-mail: KorodukIS@bgu.ru.

Aleksandr V. Silantev — Ph.D. in Economics, Associate Professor, Doctoral Student, Trade and Customs Department, Baikal State University, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, the Russian Federation, e-mail: silantev.aleksandr@rambler.ru.

Avirmed Davaasuren — Ph.D. in Economics, Professor, Vice-Rector, Mongolia National University of Art and Culture, Ulaanbaatar, Mongolia, e-mail: davaasuren13@yahoo.com.

For Citation

Korodyuk I.S., Silantev A.V., Avirmed Davaasuren. Geopolitical Changes as a Stimulus for Integrated Development of Transport and Logistics Systems in Eastern Siberia and Mongolia. *Izvestiya Baikal'skogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Baikal State University*, 2019, vol. 29, no. 1, pp. 72–79. DOI: 10.17150/2500-2759.2019.29(1).72–79. (In Russian).