

# НА ГОРИЗОНТЕ – МОНГОЛИЯ: НОВЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПУТИ РОССИЙСКОГО БИЗНЕСА

**TransRussia**  
**CONNECT**

Сегодня многие российские компании работают в условиях жестких санкционных ограничений, которые вынуждают предпринимателей заниматься переориентацией логистических потоков и находить нестандартные маршруты для транспортировки грузов. Один из возможных вариантов решения этой проблемы – использование экономического коридора Россия – Монголия – Китай. Насколько выгодно перевозить товары через территорию Монголии, с какими трудностями могут столкнуться российские бизнесмены? На эти и многие другие вопросы ответили эксперты Антон Янчиков и Ренат Кунтишев на вебинаре «Новые горизонты логистики. Монголия», который состоялся 17 декабря на онлайн-платформе TransRussia connect.

**Н**апомним, что в настоящее время Монголия находится в статусе наблюдателя БРИКС и всячески способствует развитию деловых отношений с Россией. Однако одновременно с этим монгольское правительство стремится реализовать концепцию «третьего соседа», суть которой заключается в том, что Монголия должна сотрудничать не только с соседями – Россией и Китаем, но и другими развитыми государствами, не имеющими с ней границ. Кроме того, за счет таких факторов, как нарушение глобальных цепочек поставок и наличие большого запаса неисследованных месторождений в Монголии, ее территории стали объектом пристального внимания многих западных стран.

Сейчас за неосвоенные ресурсы Монголии ведется своеобразная борьба, в которой Россия находится не на лидирующих позициях. Рос-

сийско-монгольское сотрудничество выстраивается на реализации нефтепродуктов и транспортировке грузов, а иностранные инвесторы предпочитают вкладываться в горно- и золотодобывающую промышленность. Генеральный директор компании Global E-trade Solutions Ренат Кунтишев отметил, что подобное отставание России наблюдается и в образовательной сфере: русских школ значительно меньше, чем американских, британских, австралийских и южнокорейских. В результате этого монгольская молодежь не знает русского языка и в большей степени ориентирована на Запад.

В начале своего выступления Ренат Кунтишев обратил внимание участников вебинара на особенности Монголии. Он подчеркнул, что для жителей этого государства важную роль играют человеческие отношения, поэтому ор-

ганизация собственного бизнеса здесь сопряжена с определенными сложностями: местные компании не доверяют предпринимателям, пришедшим к ним не по рекомендации. Помимо этого, следует помнить о наличии языкового барьера, который существенно затрудняет взаимодействие с коллегами из Монголии. Поскольку в этой стране не так много русскоговорящих граждан, документооборот, полностью ведущийся на монгольском языке, сильно замедляется.

Еще одним препятствием на пути к выстраиванию выгодных отношений с Монголией могут стать особенности законодательства. Например, не редки случаи, когда в налоговых органах один и тот же законодательный акт трактуется по-разному. Чаще всего это касается выплаты НДС. Дело в том, что в Монголии есть конкретный закон, регулирующий



Главной артерией Монголии является Улан-Баторская железная дорога, именно она соединяет Россию и Китай. Общая протяженность железнодорожной сети Монголии – чуть меньше 3 тыс. км, а ее пропускная способность – 33,3 млн т грузов в год  
 Источник изображения: <https://www.iffc.mn/mn>

международную торговлю, согласно ему такие торговые операции не облагаются НДС. Отдельные же налоговые ведомства говорят о том, что если сумма доходов компании превышает 20 тыс. долл., то она автоматически становится плательщиком НДС. Поэтому стоит заранее позаботиться о наличии у предприятия хорошего юриста, который при необходимости сможет защитить интересы русского предпринимателя.

Не нужно забывать и о таком существенном для российского бизнеса вопросе, как проведение финансовых

операций. До конца октября – начала ноября все платежи в рублях из Монголии уходили без каких-либо затруднений. Сейчас процесс несколько замедлился, так как в октябре состоялось заседание международного валютного фонда, во время которого глава монгольского центробанка порекомендовали усилить контроль. В качестве других причин замедления называют большой вывод валюты из монгольской экономики и боязнь вторичных санкций. Так, недавно в санкционный список внесли Газпромбанк, который был основным

банком-корреспондентом по рублям у большинства финансовых учреждений Монголии. Тем не менее сами банковские сотрудники говорят, что это лишь временные неудобства, и с января 2025 г. расчеты в рублях возобновятся. Кроме того, в настоящий момент один из монгольских банков («Голомт банк») все еще принимает рубли, так что это решаемая проблема.

Ренат Кунтишев посоветовал начинать работу в Монголии с сотрудничества с представительствами российских компаний, потому что так

проще избежать различных юридических трудностей, связанных с незнанием местного законодательства или языка. Несмотря на определенные сложности, эксперт указал на очевидную привлекательность Монголии для российских импортеров: она одна из немногих соседних стран, которая не ограничивает транзит и не предъявляет такие требования, как, например, Казахстан. По словам Кунтишева, практически 95% операций, включающих в себя перевозку товаров из Китая, осуществляются без каких бы то ни было помех. Специалист поделился собственным опытом и заметил, что ни разу не сталкивался с ситуацией, когда монгольские таможенники отправляли грузы обратно.

На вопрос по поводу уровня развития логистической инфраструктуры Монголии Ренат Кунтишев ответил, что она устраивает самих монголов и полностью удовлетворяет те транзитные потребности, которые есть у России. Главной артерией является Улан-Баторская железная дорога (УБЖД), именно она соединяет Россию и Китай. Общая протяженность железнодорожной сети Монголии – чуть меньше 3 тыс. км, а ее пропускная способность – 33,3 млн т грузов в год. Конечно, монгольские территории не оборудованы супертерминалами, которые позволяли бы обрабатывать сотни тысяч контейнеров, но основной пункт пропуска, где происходит перевалка грузов на границе с Китаем, Замын-Уд, хорошо справляется со своей задачей. В последнее время пропускная способность этой станции даже несколько увеличилась: если раньше она пропускала только 14 пар поездов, то сегодня – все 16. Это стало возможно благодаря недавно построенному дополнительному пути по широкой колее.

Второй эксперт, выступающий на вебинаре, коммерческий директор компании «Монретранс» Антон Янчиков отметил, что в отличие от монгольской инфраструктуры российская сеть железных дорог не справляется с поставленными целями и сдерживает рост потока грузов из Китая в Россию и обратно, так как при возможности передавать 10 пар поездов передается только 6–7. В связи с этим на пограничном пункте Замын-Уд происходит накопление грузов, так как не хватает подвижного состава, поступающего от российской стороны. Однако это не мешает медленно, но верно

увеличивать количество перевезенных товаров. За 11 мес. 2024 г. было транспортировано около 3307 контейнерных поездов, а в 2023 г. их число составляло 3033.

Антон Янчиков рассказал, что Улан-Баторская железная дорога работает на пределе своих возможностей: при норме в 7000 вагонов по всей УБЖД сегодня циркулирует 9000. При этом все грузы поставляются в срок, потому что современные поезда преодолевают расстояние в 1110 км за 2–3 дня. Для сравнения, в 2018–2019 гг. транзитное время доходило до 20 сут., так как все разъезды были заняты, сортировочных горок и станционного развития не хватало, а дорога была однокорейной с локомотивной тягой. Сейчас все эти проблемы устранены, и даже при таком большом парке сеть не стоит, а едет.

Постоянный поиск новых решений для достижения большей эффективности работы транспортных путей характерен для логистической инфраструктуры Монголии. Например, в этом году, чтобы разгрузить станцию Замын-Уд, был опробован метод вывоза контейнеров с площадки автотранспортом на тыловые терминалы. Это позволило освободить место для разгрузки китайских вагонов, число которых постоянно увеличивается. Безусловно, предпринимателям подобный шаг принес дополнительные расходы, но за счет этого была проведена оптимизация всех работ, и процесс транспортировки грузов не остановился, что очень выгодно при постоянной подаче китайских поездов.

УБЖД пытается сдерживать поток грузов из Китая, согласовывая меньше планов. Это помогает лишь незначительно снизить количество поступающих товаров. Так, в октябре из России в Китай прибыло 97 поездов, а из Китая в Россию – 157. В ноябре же эти цифры слегка уменьшились до 96 и 138 поездов. Интересно, что если китайские предприниматели берут числом, то российские – объемом, поэтому возникают трудности на пропускных пунктах: Китай (станция Эрлянь) принимает контейнерные поезда длиной в 57 вагонов, а Россия везет 71 вагон. Чтобы сдать весь поступивший российский груз, приходится отсоединять лишние вагоны, формировать из них один состав и снова проводить его через пропускной терминал. Таким образом, в дальнейший путь отправляются поезда со смешан-

ными вагонами, принадлежащими разным собственникам. Потом владельцам приходится распутывать этот клубок и искать свои товары.

Антон Янчиков подчеркнул, что транспортировка грузов из Китая в Россию через Монголию с каждым годом становится все более востребованной из-за перегруженности текущих транспортных путей. Темпы поставок не снижаются даже во время таких национальных праздников, как китайский и монгольский новый год, которые обычно отмечаются с большим размахом и в даты, не совпадающие с аналогичным русским праздником. Вне зависимости от торжеств и выходных грузы продолжают поступать вовремя, без задержек.

Анализируя всю представленную экспертами информацию, мы составили небольшой гайд о том, как лучше всего выстраивать рабочие отношения с монгольскими компаниями:

1. Определяем, действительно ли нужно проводить логистические операции через территорию Монголии. Если везем товары из Китая в Россию или обратно и не хотим столкнуться с проблемами на таможне, то, скорее всего, нужно.
2. Далее приступаем к поиску надежных партнеров, помня о национальных особенностях Монголии. Это небыстрый процесс, потому что все специалисты рекомендуют сначала обзавестись личными связями, которые можно установить во время участия в каких-либо отраслевых мероприятиях или в процессе общения с сотрудниками русских компаний в Монголии.
3. Если не нашли партнеров среди монгольских предприятий, то обращаемся к представительствам русских организаций, с ними значительно проще взаимодействовать, так как нет никакого языкового барьера. Если же нашли – решаем проблему, связанную с языком, ищем русскоговорящего юриста и налаживаем документооборот на монгольском.
4. Разбираемся в законодательстве Монголии (желательно вместе с русскоговорящим юристом), рассматриваем и нейтрализуем все подводные камни.
5. Запускаем поезда с товарами по УБЖД. На горизонте – Монголия и новые перспективы развития!

Александра Казунина ■