НАМЖИЛОВА**Виктория
Очировна**

Кандидат экономических
наук, научный сотрудник
Бурятский научный центр
СО РАН,
ул. Сахьяновой, 8, Улан-Удэ,
Россия, 670047

NAMZHILOVA**Victoria
Ochirovna**

Candidate of science
(economics), research fellow
Buryat Scientific Centre
SB RAS,
8, Sakhyanovoy Street,
Ulan-Ude, Russia, 670047

dayavika@yandex.ru

УДК 339.5

**РОССИЙСКО-МОНГОЛЬСКИЕ ТОРГОВО-
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ:
ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ**

В статье рассматривается роль Дальнего Востока в современных российско-монгольских торгово-экономических отношениях. На основе данных таможенной статистики определены особенности взаимной торговли дальневосточных субъектов РФ с Монголией. Выявлены факторы, обусловившие растущий интерес Улан-Батора к российским дальневосточным портам. Выделены монгольские проекты строительства железных дорог, потенциально направленные на усиление транспортной связности с российскими территориями, особенно в условиях необходимости диверсификации поставок минерального сырья. Показаны «узкие места» транспортно-логистической среды в граничащем с Монголией регионе – Республике Бурятия. Результаты исследования могут быть использованы в практике реализации транспортно-логистических решений для расширения российско-монгольской торговли.

Российско-монгольская торговля, экспорт, импорт, транзит угля, дальневосточные порты, грузоперевозки, строительство терминалов

**RUSSIAN-MONGOLIAN TRADE
AND ECONOMIC RELATIONS:
FAR EASTERN PROSPECTS**

The article examines the role of the Far East in modern Russian-Mongolian trade and economic relations. Based on the data of customs statistics, the features of mutual trade of the Far Eastern subjects with Mongolia are determined. The factors determining the growing interest of Ulaanbaatar to Russian Far Eastern ports are identified. Author highlights the Mongolian projects of railways construction, potentially aimed at enhancing transport connectivity with Russian territories, especially in the context of mineral raw materials supply diversification. The «bottlenecks» of the transport and logistics environment in the region bordering on Mongolia – the Republic of Buryatia, are shown. The research findings are applicable to management practices, especially those concerning transport and logistics solutions to ensure Russian-Mongolian trade.

Russian-Mongolian trade, export, import, transit of coal, Far Eastern ports, cargo transportation, construction of terminals

© Намжилова В.О., 2021

Введение

В последние годы наблюдается активизация деловых связей России и Монголии, включая ежегодное участие представительных монгольских делегаций в Восточном экономическом форуме и создание российско-монгольской рабочей группы по промышленности. Идёт поиск новых перспективных направлений взаимодействия, общие усилия направлены на создание благоприятных условий для реализации совместных проектов. Долгое время в силу разных причин вопросы торгово-экономического сотрудничества России и Монголии оставались второстепенными, и сегодня приходит понимание, что многолетнюю историю добрососедских отношений необходимо укреплять экономически [4]. Эта необходимость становится ещё более очевидной на фоне высокой динамики торгово-экономических связей Монголии с его южным соседом – Китаем [7]. Как справедливо отмечают эксперты, трансграничные взаимодействия в Северо-Восточной Азии имеют большой потенциал [5]. В связи с этим растёт геополитическое значение российского Дальнего Востока: поставлена амбициозная задача по увеличению товарооборота России с Монголией до 0,5 млрд долларов США.

Дальний Восток в российско-монгольской торговле

В настоящее время вклад Дальнего Востока в российско-монгольский товарооборот составляет всего 4%, в экспорт – 3,9% и импорт – 9,1% (*табл. 1*). По итогам 2019 г. товарооборот ДФО с Монголией составил 70,8 млн долларов, из них экспорт – 67,7 млн долларов, импорт – 3,1 млн долларов. При этом в последнее десятилетие товарооборот макрорегиона с Монголией отличается положительной динамикой за исключением сокращения торговли в кризисном 2015 г. По данным официальной таможенной статистики, внешнеторговый оборот вырос с 16,9 млн долларов в 2011 г. до 70,8 млн долларов в 2019 г. Однако здесь обязательно уточнение: рост в последние годы обусловлен включением в состав ДФО¹ регионов, непосредственно граничащих и имеющих активные внешнеэкономические связи с Монголией.

Таблица 1

Вклад ДФО в показатели внешней торговли России с Монголией

Год	Оборот		Экспорт		Импорт	
	тыс. долларов	%	тыс. долларов	%	тыс. долларов	%
2011	16 921,7	1,1	16 338,9	1,1	582,8	0,7
2012	21 201,7	1,1	20 696,2	1,1	505,5	0,8
2013	25 296,2	1,6	24 965,2	1,6	331,0	0,8
2014	27 631,9	1,8	27 017,7	1,9	614,2	1,5
2015	19 255,4	1,7	18 389,5	1,7	865,9	2,0
2016	22 913,2	2,5	22 413,6	2,5	499,6	1,4
2017	41 549,9	3,0	41 152,2	3,1	397,7	1,0
2018*	41 681,7	2,5	39 470,2	2,5	2 211,5	5,1
2019**	70 799,0	4,0	67 730,0	3,9	3 069,0	9,1

Примечания: * – включая сведения по Республике Бурятия и Забайкальскому краю за ноябрь – декабрь 2018 г.; ** – включая сведения по Республике Бурятия и Забайкальскому краю за весь 2019 г.

Источник: составлено по данным ФТС России. URL: <http://customs.ru/statistic> (дата обращения: 05.09.2020).

¹ Указом Президента РФ № 632 от 3 ноября 2018 г. к дальневосточным субъектам РФ были отнесены Республика Бурятия и Забайкальский край.

В целях обеспечения сопоставимости показателей необходимо анализировать данные по внешней торговле ДФО с Монголией, «очищенные» от данных по двум нововведённым в состав ДФО субъектам РФ. Если в целом исследователи выявили относительно малый «масштаб» структурных сдвигов во внешней торговле ДФО вследствие изменения его административных границ [2], то отнесение Республики Бурятия и Забайкальского края к дальневосточным субъектам РФ значительно повлияло на показатели торговли ДФО с Монголией: разница в значениях – 2,4 раза. Таким образом, без учёта Республики Бурятия и Забайкальского края товарооборот ДФО с Монголией в 2019 г. составил 29,3 млн долларов.

Далее, изучая роль Дальнего Востока в развитии российско-монгольской торговли, будем рассматривать ДФО в его современных границах, охватывающих одиннадцать субъектов РФ. Анализ территориальной структуры внешней торговли дальневосточных субъектов РФ с Монголией показывает, что большую часть внешнеторгового оборота обеспечивают два субъекта: Республика Бурятия и Амурская область (их совокупная доля в экспортных и импортных операциях более 90%). При этом экспорт Амурской области практически целиком формируется поставками электроэнергии: хотя электроэнергия поставляется с Гусиноозёрской ГРЭС, расположенной на юге Республики Бурятии, учёт экспорта ведётся по юридическому адресу государственной регистрации экспортёра – АО «Восточная энергетическая компания». Четыре дальневосточных региона не осуществляют торговлю с Монголией, что во многом объясняется их значительной отдалённостью и транспортной труднодоступностью. Остальные пять субъектов РФ в составе ДФО осуществляют торговлю с Монголией в пределах нескольких сотен тысяч долларов (*табл. 2*).

Таблица 2

Территориальная структура внешней торговли ДФО с Монголией в 2019 г.

Субъект РФ	Экспорт		Импорт	
	тыс. долларов	% к итогу	тыс. долларов	% к итогу
Республика Саха (Якутия)	368,5	0,5	0,3	*
Камчатский край	–	–	–	–
Приморский край	96,8	0,1	1,5	*
Хабаровский край	532,1	0,8	238,6	7,8
Амурская область	27 701,9	40,9	371,2	12,1
Магаданская область	–	–	–	–
Сахалинская область	–	–	–	–
ЕАО	–	–	30,9	1,0
ЧАО	–	–	–	–
Республика Бурятия	36 736,8	54,2	2 386,1	77,8
Забайкальский край	2 293,8	3,4	40,4	1,3

Примечание. * – меньше 0,1%.

Источник: составлено по данным ФТС России. URL: <http://customs.ru/statistic> (дата обращения: 15.10.2020).

Основными экспортными позициями в товарной структуре внешней торговли дальневосточных субъектов РФ с Монголией являются: электроэнергия (товарная группа «минеральные продукты»), продукты питания (яйца, масла, кондитерские изделия и др.) и машиностроительная продукция (*табл. 3*). Подробный анализ данных таможенной статистики подтверждает узкий характер специализации экспорта большинства дальневосточных регионов, за исключением Забайкальского края и Республики Бурятия. В этом ключе прослеживается влияние на товарную структуру внешней торговли регионов приграничного положения и наличия международной транспортной инфраструктуры. Так, экспорт Забайкальского края охватывает 19 товарных групп, а для Республики Бурятия характерна наиболее широкая номенклатура экспортных товаров. При этом тенденция её расширения сформировалась за последние годы: если в 2011 г. регион экспортировал товары в Монголию всего по 24 товарным группам из 97, то в 2019 г. вывозимые товары охватывали уже 83 товарные группы товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД).

Таблица 3

Товарная структура внешней торговли ДФО с Монголией в 2019 г.

Товарная группа (код ТН ВЭД)	Экспорт		Доля ДФО в структуре экспорта РФ в Монголию, %	Импорт		Доля ДФО в структуре импорта РФ из Монголии, %
	тыс. дол- ларов	% к итогу		тыс. дол- ларов	% к итогу	
Продовольственные това- ры и с.-х. сырьё (01-24)	19 088,9	28,2	10,1	622,3	20,3	52,0
Минеральные продукты (25-27)	28 819,5	42,6	2,5	711,6	23,2	2,7
Продукция химической промышленности (28-40)	3 148,2	4,6	2,9	10,2	0,3	56,7
Древесина и целлюлозно- бумажные изделия (44-49)	3 467,0	5,1	23,9	3,4	0,1	5,8
Текстиль, текстильные из- делия и обувь (50-67)	1 488,9	2,2	39,0	833,3	27,2	17,9
Металлы и изделия из них (72-83)	2 574,2	3,8	2,8	58,1	1,9	98,5
Машиностроительная продукция (84-90)	8 154,5	12,0	0,5	536,4	17,5	87,6
Прочие товары (41-43, 68-71, 91-97)	988,8	1,5	2,9	293,8	9,6	69,0

Источник: рассчитано по данным ФТС России. URL: <http://customs.ru/statistic> (дата обращения: 15.10.2020).

В дальневосточном импорте монгольских товаров можно выделить следующие основные товарные группы: текстиль, текстильные изделия и обувь (27,2%); минеральные продукты (23,2%); продовольственные товары (20,3%) и машиностроительная продукция (17,5%). В динамике импорта ДФО из Монголии также прослеживается тенденция расширения номенклатуры товаров: если в 2011 г. были представлены лишь 10 товарных групп, то в 2019 г. уже 21 группа товаров стоимостью свыше 1 тыс. долларов.

В апреле 2018 г. по итогам встречи полномочного представителя Президента РФ в ДФО Ю. Трутнева с Премьер-министром Монголии У. Хурэлсухом и Вице-премьером Правительства Монголии У. Энхтүвшинном была поставлена амбициозная задача увеличить товарооборот ДФО с Монголией до 500 млн долларов, при этом конкретные сроки обозначены не были¹. Перспективы достижения целевого уровня представляются весьма далёкими, но в определённой степени могут быть связаны с расширением торговли вследствие реализации инфраструктурных проектов.

Инфраструктурные проекты Монголии: роль дальневосточных портов

Интересы Монголии на российском Дальнем Востоке связаны в первую очередь с обеспечением доступа к дальневосточным морским портам для выхода монгольской продукции горнорудной отрасли на мировые рынки². В настоящее время ведётся активная разработка природных ресурсов на малоосвоенных территориях Монголии. Среди стратегических месторождений полезных ископаемых: Таван-Толгой, Нарийн-Сухайт (уголь), Оюу-Толгой (медь, золото), Цагаан Суварга (медь, молибден), Тумуртэй (железная руда), Асгат (серебро) и др. Именно природные ресурсы стали основой динамичного развития экономики и международного сотрудничества Монголии [6]. При этом ключевым потребителем сырьевой продукции является Китай, доля которого во внешнеторговом обороте Монголии превышает 60%, а в экспорте составляет порядка 90% [9]. Расположение крупных осваиваемых месторождений в непосредственной близости от южной границы страны (250–300 км) создаёт исключительно благоприятные условия для Китая как одного из основных инвесторов, потребителей, а также потенциального транзитёра монгольского сырья на азиатские рынки [3].

Высокая зависимость экономического благополучия от южного соседа заставляет Монголию искать пути диверсификации рынков сбыта минерального сырья и прорабатывать транспортно-логистическое направление, поскольку при колоссальных запасах полезных ископаемых более остро стоит задача развития сопутствующей инфраструктуры. Освоение крупных месторождений полезных ископаемых становится мощным стимулом для развития монгольской сети железных дорог, включая не только модернизацию главной магистрали – Улан-Баторской железной дороги, но и реализацию масштабной программы строительства новой железнодорожной инфраструктуры. В общей сложности Монголия планирует в три этапа построить железные дороги протяжённостью 5,7 тыс. км (при существующих 1,9 тыс. км), что предполагает колоссальные изменения. Таким образом, не имея выхода к морю, Монголия создаёт условия для транспортировки минерального сырья.

Для России большой интерес представляет не только реконструкция магистрального хода Улан-Баторской железной дороги, но и строительство железных дорог в восточном и северо-восточном направлениях: прежде всего железнодорожной линии Таван-Толгой – Зунбуян, строительство которой начато в мае 2019 г. Данная ветка протяжённостью 414 км соединит месторождение коксующегося угля на юге страны с главной железнодорожной магистралью Монголии³. Тем самым открываются новые возможности для транспортировки

¹ Елаш А. Россия и Монголия увеличат товарооборот за счёт потенциала Дальнего Востока. URL: https://minvt.gov.ru/press-center/news/15146/?sphrase_id=1481391 (дата обращения: 11.10.2020).

² Батболд Ш. Алс Дорнод дахь Монголын ашиг сонирхол (Интересы Монголии на Дальнем Востоке). URL: <https://www.montsame.mn/mn/read/200056> (дата обращения: 16.10.2020).

³ Павлов В. Углю приготовят две дороги. URL: <https://gudok.ru/1520/newspaper/detail.php?ID=1464391> (дата обращения: 11.10.2020).

минерального сырья и продуктов его переработки, в том числе в Россию через пограничный переход Наушки – Сухэ-Батор, по Транссибу к российским портам на Дальнем Востоке и далее в третьи страны.

Дальнейшее перспективное возведение железной дороги в направлении Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан протяжённостью 640 км даст выход на железнодорожный пограничный переход Соловьёвск – Эрэнцав на восточной окраине российско-монгольской границы, при этом расширяя доступ к урановым месторождениям в аймаке Дорнод. Кроме того, изучаются проекты доступа к дальневосточным портам через территорию Китая при условии удлинения международных транспортных коридоров Приморье-1 и Приморье-2. Иными словами, Монголия придаёт важное значение совмещению своих инфраструктурных проектов с Россией и Китаем, в том числе в рамках создания трёхстороннего экономического коридора. Расширение железнодорожной сети Монголии не только позволит задействовать труднодоступные месторождения, но и в целом укрепит транспортную взаимосвязанность трёх соседних стран [8].

Вышесказанное объясняет заинтересованность Монголии в создании логистического хаба в одном из дальневосточных портов России для обеспечения своего экспорта в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Заявляя об этом на Восточном экономическом форуме в 2017 г., Президент Монголии Х. Баттулга прежде всего отметил интерес к порту Восточный¹. Со временем под строительство угольного терминала была выбрана площадка в бухте Троицы в порту Зарубино. На Восточном экономическом форуме в 2019 г. стало известно о совместном проекте российской транспортной группы FESCO (ПАО «ДВМП») и монгольской госкомпании «Эрдэнэс Таван Толгой» по созданию угольного терминала, ориентированного на грузопоток из Монголии. Подготовлено предварительное технико-экономическое обоснование проекта, суммарные инвестиции оцениваются в 260 млн долларов², ввод в эксплуатацию планируется в 2024 г. Реализация данного проекта мощностью до 10 млн т создаст определённый противовес наращиваемой пропускной способности на монголо-китайской границе, где инфраструктурные преобразования ведут к увеличению объёмов ежегодных поставок угля с нынешних 36 до 60 млн т.

Следует отметить ещё один сделанный шаг, способствующий выходу Монголии к дальневосточным морским портам России. После нескольких лет согласования в июне 2018 г. было подписано межправительственное соглашение о транзитных перевозках по железным дорогам³. Соглашением предусматриваются гибкая тарифная политика в отношении транзитных грузов; обеспечение конкурентоспособности тарифов на грузовые железнодорожные перевозки по сравнению с альтернативными направлениями на долгосрочной основе; облегчение процедур пересечения государственной границы для грузов, перевозимых железнодорожным транспортом и создание условий для беспрепятственного выхода к морю для экспортёров Монголии⁴.

¹ Монголию интересует возможность использования порта Восточный в Приморье. URL: <http://tass.ru/vef-2017/articles/4529860> (дата обращения: 11.10.2020).

² Fesco планирует вложить \$260 миллионов в угольный терминал в Зарубино. URL: <https://ria.ru/20190904/1558266832.html> (дата обращения: 17.10.2020).

³ Монголия и Россия согласовали условия транзита грузов по железной дороге. URL: <https://regnum.ru/news/economy/2429061.html> (дата обращения: 20.10.2020).

⁴ См. Распоряжение Правительства РФ № 268-р от 21 февраля 2018 г. «О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Монголии об условиях транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом».

Транспортно-логистическая среда на российско-монгольской границе (на примере Республики Бурятия)

В обеспечении российско-монгольской торговли ключевую роль играет приграничный регион – Республика Бурятия. По её территории проходят автомобильная дорога федерального значения Улан-Удэ – Кяхта – Монголия и южная ветка Восточно-Сибирской железной дороги на Монголию. Здесь расположены основные пограничные переходы российско-монгольской границы: многосторонний автомобильный пункт пропуска (МАПП) Кяхта и железнодорожный пункт пропуска (ЖДПП) Наушки.

Данные таможенной статистики свидетельствуют об устойчивом росте грузоперевозок через данные пункты пропуска (*табл. 4*), при этом грузопоток в сторону Монголии значительно превышает грузопоток в обратном направлении: на железнодорожном транспорте – в 7,4 раза, на автомобильном – в 13 раз.

Таблица 4

Грузопоток в основных пунктах пропуска на российско-монгольской границе, тыс. т

Пункт пропуска	2015	2016	2017	2018	2019
МАПП Кяхта	84,4	126,2	148,8	169,1	190,2
ЖДПП Наушки	3 978,7	4 383,7	5 514,9	6 170,3	6 910,8

Источник: составлено по данным Бурятской таможни Дальневосточного таможенного управления ФТС России.

На территории Республики Бурятия консолидируется значительная часть грузов, следующих в Монголию со всей России прежде всего грузовыми автомобилями. Хотя в настоящее время объёмы автомобильных грузоперевозок относительно небольшие, тем не менее наблюдается тенденция к их увеличению вслед за возрастающим взаимным товарооборотом между Россией и Монголией. Потенциальная интенсификация грузовых автомобильных перевозок требует развития транспортно-логистической инфраструктуры в г. Улан-Удэ, а также в местах, приближенных к государственной границе. Так, в ожидании реализации находится проект строительства таможенно-логистического комплекса в непосредственной близости от МАПП Кяхта [1].

Железнодорожные перевозки консолидированных грузов из Республики Бурятия в Монголию значительно уступают по привлекательности автомобильному транспорту в силу целого ряда причин: высокой стоимости отправки груза (стоимость перевозок крытыми вагонами увеличивается в 2 раза и более, контейнерами – в несколько раз), увеличенных сроков доставки, дополнительных расходов на перевалку грузов и складирование, особенностей оформления таможенных документов. Тем не менее развитие железнодорожных грузоперевозок между Россией и Монголией становится особенно актуальным на фоне вводимых ограничений в секторе автомобильных перевозок – коррективы в ситуацию вносит пандемия COVID-19. Так, с 16 ноября 2020 г. во избежание распространения новой коронавирусной инфекции Монголия инициировала приостановку работы большей части автомобильных пунктов пропусков на российско-монгольской границе, включая МАПП Кяхта¹, что привело к скоплению грузов на складах перевозчиков и перемещению грузовых потоков на железную дорогу. В этой ситуации

¹ Хилийн боомтуудыг түр хааж, нэвтрэх хөдөлгөөнийг зогсоов (Временно закрыты пограничные переходы, движение приостановлено). URL: <https://news.mn/r/2373199/> (дата обращения: 15.11.2020).

стала очевидной необходимость строительства современного терминала для обработки железнодорожных грузов. Хотя вопрос создания подобного терминала, к примеру, транспортно-логистического центра на базе грузового двора железнодорожной станции Тальцы, обсуждается давно, нынешние условия могут стать катализатором для его решения.

Строительство грузовых терминалов в Республике Бурятия актуально ещё и потому, что в целом согласуется с идеей создания комфортных условий для функционирования транспортных коридоров, в том числе в рамках экономического коридора Китай – Монголия – Россия. В последние годы в международных контейнерных грузоперевозках между Китаем и Европой растёт значимость ЖДПП Наушки, который представляет альтернативу маршрутам через пункты пропуска Республики Казахстан и погранпереход Забайкальск – Маньчжурия. Создание условий для эффективного консолидирования контейнерных грузов в приграничном с Монголией регионе позволит привлечь внимание многих российских грузоотправителей.

Кроме того, определённую грузовую базу создают и местные предприятия, осваивающие монгольский рынок. По данным АО «Российский экспортный центр», Республика Бурятия находится на пятом месте по объёму несырьевого неэнергетического экспорта в Монголию среди российских регионов, при этом номенклатура экспорта отличается наибольшим разнообразием товаров. Развитие экспорта продовольственных товаров (пригодных для контейнеризации и востребованных на монгольском рынке) и освоение новых товарных ниш будут положительно влиять на рост железнодорожных грузоперевозок при условии оптимизации тарифов.

Таким образом, вне всякого сомнения, реализация транспортно-логистических решений на территории Республики Бурятия крайне важна как на локальном уровне, так и для обеспечения российско-монгольской торговли в целом, и даже в свете продвижения международного транспортного коридора Россия – Монголия – Китай на рынке грузоперевозок между Азией и Европой. Рассмотренный выше вопрос налаживания грузоперевозок минерального сырья из Монголии к дальневосточным портам России также напрямую затрагивает тему организации транспортной логистики в Республике Бурятия. Представляется, что совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры будет зависеть от эффективности государственно-частного партнёрства, выработки общей стратегии с учётом интересов большого числа участников. В целом, очевидно, что развитие транспортно-логистического комплекса в Республике Бурятия будет иметь мультипликативный эффект.

Заключение

Подводя итоги, необходимо отметить, что несмотря на скромные масштабы внешнеторговых связей российского Дальнего Востока с Монголией, очевидны перспективы расширения взаимодействия в сфере неэнергетического экспорта и транзита, развития приграничных территорий. В условиях отсутствия выхода к морю Монголия развивает сети транспортной инфраструктуры для диверсификации поставок минерального сырья – здесь определённые ожидания связаны с транзитом к российским дальневосточным портам. Интенсификация российско-монгольского взаимодействия на Дальнем Востоке во многом потребует развития приграничной инфраструктуры и улучшения транспортно-логистической среды на границе с Монголией, а именно в Республике Бурятия.

Список литературы

1. Балдоржиев Б.Б. Строительство транспортно-логистических, туристско-рекреационных, инфраструктурных объектов, автомобильных дорог от МАПП Алтан-Булаг – Кяхта до г. Улан-Удэ // Экономический коридор Китай – Монголия – Россия: дорожная карта / Отв. ред. Б.В. Базаров, Ян Чэньхуа. Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2017. С. 171–174.
2. Белоусова А.В. Внешняя торговля Дальневосточного федерального округа в 2017–2019 гг. // Регионалистика. 2020. Т. 7. № 4. С. 5–23. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2020.4.5>
3. Грайворонский В.В. Модернизация железнодорожного транспорта в Монголии и роль российско-монгольского сотрудничества // Восточная аналитика. 2011. № 2. С. 123–130.
4. Даваасурэн А. О состоянии российско-монгольских отношений. URL: <https://russiancouncil.ru/blogs/owasia/o-sostoyanii-rossiyskomongolskikh-otnosheniy/> (дата обращения: 16.04.2020).
5. Пармон В.Н., Крюков В.А., Селивёрстов В.Е. Трансграничные взаимодействия на Востоке России: научное сопровождение и задачи Сибирского отделения РАН // Регион: экономика и социология. 2020. № 2 (106). С. 226–258. <http://dx.doi.org/10.15372/REG20200210>
6. Суходолов Я.А., Даваасурэн А. Тенденции развития внешнеторгового сотрудничества России с Монголией // Российский внешнеэкономический вестник. 2019. № 8. С. 18–30.
7. Суходолов Я.А., Даваасурэн А., Манжигеев А.Ф. Современная специфика и перспективы развития внешнеторгового сотрудничества России с Монголией // Известия Байкальского государственного университета. 2018. Т. 28. № 4. С. 632–639. [http://dx.doi.org/10.17150/2500-2759.2018.28\(4\).632-639](http://dx.doi.org/10.17150/2500-2759.2018.28(4).632-639)
8. Нямдолжин А. Монгол-Оросын улс төрийн харилцаа: Монголын эдийн засаг ба төмөр замын хөгжилд нөлөөлөх нь (Монголо-российские отношения: влияние на экономику Монголии и развитие железных дорог) // Олон Улс Судлал. 2020. № 1 (110). С. 21–40. <https://doi.org/10.5564/jis.v1i110.1340>
9. Оюун. Монгол-Хятадын худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллаганы зарим асуудлын тухайд (Проблемы монголо-китайского торгово-экономического сотрудничества) // Олон Улс Судлал. 2018. № 1 (108). С. 81–101. <https://doi.org/10.5564/jis.v0i1.1123>

References

1. Baldorzhiev B.B. Construction of Transport and Logistics, Tourist and Recreational Infrastructure Facilities, Highways from the Altan-Bulag – Kyakhta Checkpoint to Ulan-Ude. In: *China – Mongolia – Russia Economic Corridor: Road Map*. Ed. by B.V. Bazarov, Yang Chenhua. Ulan-Ude, 2017. Pp. 171–174. (In Russian)
2. Belousova A.V. Foreign Trade of the Far Eastern Federal District in 2017–2019. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2020. Vol. 7. No. 4. Pp. 5–23. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2020.4.5> (In Russian)
3. Grajvoronskij V.V. Modernization of Railway Transport in Mongolia and the Role of Russian-Mongolian Cooperation. *Vostochnaya analitika* [Eastern Analytics]. 2011. No. 2. Pp. 123–130. (In Russian)
4. Davaasuren A. *On the State of Russian-Mongolian Relations*. Available at: <https://russiancouncil.ru/blogs/owasia/o-sostoyanii-rossiyskomongolskikh-otnosheniy/> (accessed 16 April 2020). (In Russian)
5. Parmon V.N., Krjukov V.A., Seliverstov V.E. Cross-Border Interactions in the Russian East: Research Support and Tasks Before the Siberian Branch of the RAS. *Region: ekonomika i sotsiologiya* [Region: Economics and Sociology]. 2020. No. 2 (106). Pp. 226–258. <http://dx.doi.org/10.15372/REG20200210> (In Russian)
6. Sukhodolov Ya.A., Davaasuren A. Trends in Foreign Trade Cooperation Between Russia and Mongolia. *Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik* [Russian Foreign Economic Journal]. 2019. No. 8. Pp. 18–30. (In Russian)
7. Sukhodolov Ya.A., Davaasuren A., Manzhigeev A.F. Contemporary Peculiarities and Prospects for the Development of Russian Foreign Trade Cooperation with Mongolia. *Izvestiya Baykal'skogo gosudarstvennogo*

universiteta = *Bulletin of Baikal State University*. 2018. Vol. 28. No. 4. Pp. 632–639. [http://dx.doi.org/10.17150/2500-2759.2018.28\(4\).632-639](http://dx.doi.org/10.17150/2500-2759.2018.28(4).632-639) (In Russian)

8. Nyamdoljin A. Mongolian-Russian Political Relations: Its Impact on Mongolian Economy and Railway Development. *Olon Uls Sudlal* [Journal of International Studies]. 2020. No. 1 (110). Pp. 21–40. <https://doi.org/10.5564/jis.v1i110.1340> (In Mongolian)

9. Oyun W. Issues on Trade and Economic Cooperation of Mongolia – China. *Olon Uls Sudlal* [Journal of International Studies]. 2018. No. 1 (108). Pp. 81–101. <https://doi.org/10.5564/jis.v0i1.1123> (In Mongolian)

■ ■ ■
Для цитирования:

Намжилова В.О. Российско-монгольские торгово-экономические отношения: дальневосточные перспективы // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 1. С. 29–38. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.1.29>

For citing:

Namzhilova V.O. Russian-Mongolian Trade and Economic Relations: Far Eastern Prospects. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2021. Vol. 8. No. 1. Pp. 29–38. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.1.29> (In Russian)