

В. Ю. Чернова ^{а)}, Б. А. Хейфец ^{б)}, З. А. Дадабаева ^{в)}^{а, б, в)} Институт экономики РАН, г. Москва, Российская Федерация

Геополитический треугольник Китай — Монголия — Россия — новое направление консолидации экономического пространства Большой Евразии¹

Аннотация. В условиях геополитической фрагментации и перестройки евразийских торгово-транспортных связей возрастает значение гибких форм региональной консолидации, основанных на инфраструктурной связности, торговой взаимозависимости и сохранении национального суверенитета. Геополитический треугольник Китай — Монголия — Россия представляет особый научный интерес как формирующаяся подсистема Большой Евразии, в которой пересекаются стратегические интересы России, Китая и Монголии и апробируются механизмы интеграции накопительного типа. В статье исследуется институциональное и инфраструктурное оформление геополитического треугольника Китай — Монголия — Россия как формирующейся подсистемы экономического пространства Большой Евразии. Цель исследования — анализ структурных параметров транзитно-торгового взаимодействия триады в 2014–2025 гг. и теоретическое обоснование концепции интеграции «накопительного типа». Методологической базой работы являются принципы гравитационного моделирования международной торговли, методы вычислимого общего равновесия (Computable General Equilibrium — CGE) и сценарный анализ, базирующийся на статистических массивах Всемирного банка и национальных ведомств. Выявлено, что формат взаимодействия эволюционирует от изолированных логистических проектов к многоуровневой архитектуре. Доказано, что взаимная торговля и инвестиции генерируют кумулятивный эффект, несмотря на сохраняющиеся дисбалансы и регуляторные шоки (включая последствия ограничения корпоративных инвестиций в Монголии). Сделан вывод о том, что Монголия, реализуя доктрину «третьего соседа», выполняет функцию координационной платформы, обеспечивающей стратегический баланс интересов инициативы «Пояс и путь» и Евразийского экономического союза. Разработана иерархическая концептуальная схема накопительной интеграции, базисом которой выступает транспортная инфраструктура, а надстройкой — институциональная среда. Сценарное моделирование доказывает, что углубленное сопряжение транспортных коридоров способно обеспечить долгосрочный прирост ВВП стран-транзитеров свыше 5 %. Предложенный подход позволяет апробировать гибкие механизмы экономического сближения в условиях фрагментации мировой экономики без жесткого делегирования национального суверенитета на наднациональный уровень.

Ключевые слова: геополитический треугольник Китай — Монголия — Россия, Большая Евразия, политика многовекторности, интеграционная модель накопительного типа, экономический коридор Китай — Монголия — Россия, транспортно-логистическая связность, евразийское экономическое пространство

Для цитирования: Чернова, В. Ю., Хейфец, Б. А., Дадабаева, З. А. (2026). Геополитический треугольник Китай — Монголия — Россия — новое направление консолидации экономического пространства Большой Евразии. *Экономика региона*, 22(3), 518–532. <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2026-3-4>

¹ © Чернова В. Ю., Хейфец Б. А., Дадабаева З. А. Текст. 2026.

RESEARCH ARTICLE

Veronika Yu. Chernova ^{a)}, Boris A. Kheyfets ^{b)}, Zarina A. Dadabaeva ^{c)}^{a, b, c)} Institute of Economics of RAS, Moscow, Russian Federation

China – Mongolia – Russia Geopolitical Triangle: Emerging Consolidation of the Greater Eurasian Economic Space

Abstract. This article examines the institutional and infrastructural structure of the China – Mongolia – Russia geopolitical triangle as an emerging subsystem of the Greater Eurasian economic space. The aim of the study is to analyse the structural parameters of the triad's transit and trade interactions in 2014–2025 and to theoretically substantiate the concept of «cumulative integration.» Methodologically, the study relies on the principles of gravity modelling of international trade, computable general equilibrium (CGE) methods, and scenario analysis based on statistical data from the World Bank and national agencies. The format of interaction is evolving from isolated logistics projects to a multi-level architecture. Mutual trade and investment generate a cumulative effect, despite persistent imbalances and regulatory shocks (including the consequences of restrictions on corporate investment in Mongolia). It is concluded that Mongolia, by implementing the «third neighbour» doctrine, serves as a coordination platform for strategically balancing the interests of the Belt and Road Initiative and the Eurasian Economic Union. We propose a hierarchical framework for cumulative integration, built on transport infrastructure as its foundation and the institutional environment as its superstructure. Scenario modelling shows that deeper integration of transport corridors can drive long-term GDP growth of over 5 % in transit countries. This approach makes it possible to test flexible mechanisms for economic convergence in a fragmented global economy, without requiring countries to cede national sovereignty to supranational bodies.

Keywords: China – Mongolia – Russia geopolitical triangle, Greater Eurasia, multi-vector foreign policy, cumulative integration model, China – Mongolia – Russia economic corridor, transport and logistics connectivity, Eurasian economic space

For citation: Chernova, V. Yu., Kheyfets, B. A., & Dadabaeva, Z. A. (2026). China-Mongolia-Russia Geopolitical Triangle: Emerging Consolidation of the Greater Eurasian Economic Space. *Ekonomika regiona / Economy of regions*, 22(3), 518–532.

<https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2026-3-4>

Введение

В процессе формирования полицентричного мироустройства и конфронтации Глобального Севера и Юга Восточная Азия утвердилась в качестве одного из ключевых центров мировой экономики и международной политики (Железняков и др., 2024). В контексте трансформации пространственной архитектуры Большой Евразии формируется и развивается новый геополитический треугольник Китай – Монголия – Россия (ГПТ КМР).

Термин «геополитический треугольник Китай – Монголия – Россия» в последние годы все чаще стал использоваться в научной литературе (Кушхов, 2022). В отличие от понятия «экономический коридор», описывающего исключительно физическую и регуляторную инфраструктуру транзита (железные дороги, погранпереходы), геополитический треугольник трактуется нами как комплексная региональная макросистема баланса национальных интересов. Инфраструктура в этой системе выступает лишь одним из элементов, подчиненным целям геостратегического лавирования и обеспечения ресурсной безопасности. Такое представление отражает многократно усилившуюся роль геополитики в современных международных отношениях и в формировании нового экономического миропорядка. Китай, Монголия и Россия являются геополитически близкими странами, имеют богатую историю взаимоотношений и экономического сотрудни-

чества и проводят в отношении друг друга дружественную или нейтральную политику, что очень важно в условиях усиливающейся геополитической фрагментации мировой экономики.

ГПТ складывается на пересечении интересов Китая как инициатора глобальной инфраструктурной инициативы «Пояс и путь», России как ключевого евразийского актора и Монголии как транзитного и ресурсного звена между двумя крупными державами.

Для России логистический коридор через Монголию имеет важное стратегическое значение, обусловленное его транзитным потенциалом, способным содействовать диверсификации внешнеторговых связей России в условиях конфронтации с Западом.

ГПТ развивается на фоне глубоких сдвигов мировой геополитики: санкционное давление на Россию и разрыв с ЕС усиливают разворот Москвы на Восток; Китай укрепляет инициативу «Пояс и путь» и диверсифицирует маршруты экспорта и импорта; Монголия реализует стратегию многовекторности и одновременно активно интегрируется с двумя соседями, стремясь превратить транзитное положение в источник долгосрочного роста.

Научная и практическая актуальность темы исследования определяется рядом факторов. Во-первых, формируется новая конфигурация региональной интеграции, выходящая за рамки

классических блоков типа ЕС или АСЕАН и сочетающая элементы инфраструктурного, торгового, энергетического и институционального сближения. Во-вторых, ГПТ Китай — Монголия — Россия включается в более широкий контекст сопряжения инициатив «Пояс и путь», Евразийского экономического союза (ЕАЭС). В-третьих, ГПТ демонстрирует высокую устойчивость к геополитическим шокам и огромный потенциал для консолидации экономического пространства Большой Евразии за счет превращения его в мощный геополитический многогранник.

Цель статьи заключается в выявлении закономерностей и оценке потенциала трансформации транспортного коридора КМР в институциональную систему накопительной интеграции.

Для достижения цели поставлены следующие задачи:

1. Проанализировать институциональные и торговые асимметрии внутри триады в период 2014–2025 гг.
2. Оценить инфраструктурно-энергетический потенциал транзитных потоков с учетом актуальных макроэкономических барьеров.
3. Формализовать концептуальную схему интеграции «накопительного типа» и разработать количественные параметры сценариев ее развития.

Гипотеза исследования: геополитический треугольник КМР преодолевает стадию проектирования изолированных транзитных маршрутов, формируя зону накопительной консолидации, которая поддается количественному измерению через опережающий рост взаимного товарооборота и мультипликативное воздействие инфраструктурной связности на макроэкономические показатели (ВВП) государств-участников.

Научная база исследования

В теоретическом плане статья опирается на несколько блоков источников и подходов.

Во-первых, используется корпус исследований, изучающих исторический опыт взаимодействия Китая, Монголии и России в рамках трехсторонней системы, закономерности и принципы ее функционирования. В частности, Кушхов отмечает, что отсутствие баланса сил в треугольнике, утрата взаимопонимания между Китаем и Россией или чрезмерное ослабление одной из держав непременно окажут негативное влияние на Монголию, поставят под угрозу ее суверенитет. Полицентричная система международных отношений обуславливает проведение Монголией многовекторной политики, но в то же время чрезмерное усиление позиций третьих стран в регионе не поможет Монголии нивелировать давление Китая и России, а, наоборот, превратит ее в место столкновения интересов региональных и внерегиональных игроков (Кушхов, 2022).

Анализ экономических и политических процессов в регионе показывает, что увеличение интереса Китая и России к Монголии стало явно усиливаться с 2014 г., который стал переломным моментом в формировании нового направления внешней политики России (Железняков и др., 2024), а также в силу взаимной заинтересованности Китая и России в Монголии как связующем звене для укрепления и развития российско-китайских отношений (Дондоков, 2024).

Исследования экономического коридора Китай — Монголия — Россия анализируют возможности и риски коридора для Монголии, включая инфраструктурные и энергетические (Кушхов, 2023).

В статье Цыплакова¹ проанализированы тенденции развития российско-китайской торговли в 2024–2025 гг. и изменение динамики основных показателей внешней торговли между двумя странами, обусловленные влиянием таких факторов, как замедление темпов роста мировой экономики, снижение мировых цен на ресурсы, недостаточная емкость российского рынка для наращивания китайского экспорта в Россию, усиление санкционного давления на российскую экономику со стороны стран Запада.

Многовекторность внешней политики Монголии, как отмечено в работе Мигранян и Динец (2023), вызвана опасениями относительно национальной безопасности Монголии, увеличивающейся зависимостью Монголии от Китая, а также ростом объемов экономического сотрудничества двух ее ближайших соседей — России и КНР.

Укрепление экономической и политической независимости Монголия, богатая природными ресурсами, видит в создании партнерских отношений со странами, не имеющими с ней прямых границ².

Во-вторых, привлекаются исследования по пространственной экономике и транспортной доступности, анализирующие влияние высокоскоростной железнодорожной инфраструктуры и модернизации главных коридоров на межрегиональные связи и потенциал роста. В работе (Chu et al., 2022) показано, что запуск скоростного железнодорожного сообщения

¹ Цыплаков, С. (2025). Основные тенденции развития российско-китайских торговых связей в 2024–2025 гг. РСМД. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/osnovnye-tendentsii-razvitiya-rossiysko-kitayskikh-torgovykh-svyazey-v-2024-2025-gg/> (дата обращения: 15.01.2026).

² Kalinin, R. R. (2026). The Prospects for Cooperation Between Mongolia and the Russian Federation in the Energy Sector. PIR Center, (10(19)). URL: <https://pircenter.org/en/editions/№-10-19-2026-the-prospects-for-cooperation-between-mongolia-and-the-russian-federation-in-the-energy-sector/> (дата обращения: 04.04.2026).

по линии Китай — Монголия — Россия радикально сокращает «экономические расстояния» между городами, усиливает агломерационные эффекты и перераспределяет центры экономической активности.

В-третьих, учитываются политологические и геополитические работы по Большой Евразии, «периферийной дипломатии» Китая, политике многовекторности Монголии и эволюции российско-китайского стратегического партнерства (Калинин, Хатмуллин, 2024; Макаров и др., 2024).

Методология и методы исследования

Методология исследования носит междисциплинарный характер и сочетает качественные методы институциональной экономики с эконометрическим инструментарием пространственного моделирования. Эмпирической базой статистического анализа выступили массивы данных Всемирного банка (World Bank Open Data), Конференции ООН по торговле и развитию (UNCTADstat), базы данных Trade Map, а также официальные статистические сводки Банка Монголии и Национального статистического управления Монголии за период 2014–2025 гг.

Оценка нереализованных торговых потенциалов опирается на фундаментальные принципы гравитационного моделирования международной торговли. Базовая спецификация структурной гравитационной модели ($X_{ij} = Y_i Y_j / D_{ij}$) используется для концептуального обоснования эластичности торговых потоков (X_{ij}) по отношению к снижению тарифных и инфраструктурных барьеров, представленных знаменателем (D_{ij}), отражающим совокупные торговые издержки (Krukowski & Riker, 2024). Для формирования вариантов сценарного развития и определения количественных метрик применяются результаты расчетов на базе вычислимых моделей общего равновесия (CGE). В частности, имплементированы выводы географического симуляционного моделирования Института развивающихся экономик (IDE-GSM), позволяющие оценивать долгосрочную эластичность ВВП Монголии по уровню международного транзита и степени устранения нетарифных ограничений (Isono, Kumagai, 2025). Данный синтез историко-институционального анализа и эконометрических симуляций обеспечивает необходимую верифицируемость выдвинутой гипотезы.

Результаты

Институционализация и экономическая составляющая развития ГПТ КМР

К началу 2010-х гг. отношения в триаде КМР сформировали устойчивые институциональные

рамки, охватывающие как двусторонние договоренности, так и наднациональные механизмы.

Монгольские стратегические документы, включая «Программу развития транспортной сети Монголии до 2030 года» и «Политику нового возрождения Монголии», ориентируются на превращение страны в транзитный хаб между Китаем и Россией, а также в площадку для развития переработки сырья и логистических сервисов (Намжилова, 2024). В трехсторонних форматах Монголия продвигает свои инициативы развития логистических центров, расширения сотрудничества в образовании и научных исследованиях (Khankhuu, 2024)¹.

В начале декабря 2025 г. между Россией и Монголией подписана программа развития межрегионального сотрудничества на 2026–2030 гг., включающая более 100 мероприятий по 11 направлениям².

Расширяется сотрудничество России с Китаем, отношения с которым носят характер «всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия». В 2018 г. было подписано Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР, закладывающее фундамент для развития долгосрочных торгово-экономических отношений. В условиях резкого обострения противостояния России с Западом и кардинальной переориентации российских внешнеэкономических связей на Восток Китай стал важнейшим российским торговым партнером, объем торговли с которым в 2024 г. достиг рекордных 244 млрд долл.³

Об объективных геополитических и экономических предпосылках формирования формата ГПТ КМР свидетельствуют данные таблицы 1.

Как видно из таблицы 1, три страны ГПТ обладают обширной территорией и большими экономическими (более 22 % от мирового ВВП) и технологическими возможностями, что говорит об огромном потенциале ГПТ как мощного полюса для консолидации пространства Большой Евразии. Конечно, у всех трех стран разные уровни развития, однако плюсом ГПТ является дав-

¹ Khankhuu, J. Regional Logistics Center to be Established at the Zamiin-Uud Land Port. Montsame. 2024-06-03. URL: <https://montsame.mn/en/read/345197> (дата обращения: 17.07.2026)

² Россия и Монголия подписали программу межрегионального сотрудничества на ближайшие пять лет. Министерство экономического развития РФ. URL: https://www.economy.gov.ru/material/news/rossiya_i_mongoliya_podpisali_programmu_mezhregionalnogo_sotrudnichestva_na_blizhayshie_pyat_let.html (дата обращения: 10.01.2026).

³ Российский совет по международным делам. (2025, 9 апреля). Россия и Китай: двусторонние отношения в условиях формирования многополярности. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/rossiya-i-kitay-dvustoronnie-otnosheniya-v-usloviyakh-formirovaniya-mnogopolynosti/> (дата обращения: 12.01.2026).

Таблица 1

Ключевые макроэкономические показатели стран ГПТ КМР в глобальном контексте, 2024 г.

Table 1

Key macroeconomic indicators of the China–Mongolia–Russia geopolitical triangle in the global context, 2024

Показатели	Китай	Россия	Монголия	Суммарно по ГПТ / % от мира
Территория, тыс. кв. км	9598	17125	1564	28287 / 21,8
Население, млн чел.	1419,4	144,0	3,5	1566,9 / 18,95
Протяженность границ со странами ГПТ, км	8839	7694	8115	24648
ВВП по ППС, млрд долл.	37072,1	6909,4	67,5	44049 / 22,06
Экспорт, млрд долл.	3576,7	433,1	15,8	4025,6 / 12,46
Импорт, млрд долл.	3219,3	382,4	16,6	3618,3 / 11,57
Экспорт товаров и услуг к ВВП, %	20,0	21,9	68,7	29,1 (в среднем по странам мира)
Импорт товаров и услуг к ВВП, %	17,2	17,6	69,7	28,2 (в среднем по странам мира)

Источник: составлено авторами по данным World Bank. URL: <https://data.worldbank.org> (дата обращения: 12.01.2026).

ний богатый опыт взаимодействия в разных сферах человеческой деятельности. Это не удивительно, так как они являются историческими соседями, каждая страна имеет общую границу с двумя другими, а протяженность общих сухопутных границ является рекордной для мировой экономики. Это также является предпосылкой для дальнейшего развития взаимного сотрудничества. При этом экономика участников ГПТ является открытой для развития внешнеэкономических связей. Особое место в этом плане занимает Монголия, которая жизненно зависит от импорта и зарубежного финансирования.

В то же время Монголия является важным звеном согласования интересов Китая и России в транзите, энергетике, торговле, институциональных форматах, что придает ГПТ не только географическую, но и структурную устойчивость.

Монголия занимает уникальное положение между двумя крупными державами. С одной стороны, ей необходимо максимизировать выгоды от участия в коридоре и энергетических проектах, с другой — сохранять политический и внешнеэкономический баланс в духе политики многовекторности. Энергетическая зависимость от России и экономическое поглощение Китаем воспринимаются в Монголии как угроза государственному суверенитету (Вардомский, Пылин, 2024).

Новым трендом стала трансформация проводимой Монголией политики многовекторности в политику «маятниковой дипломатии» и сложного лавирования между интересами крупных держав. Это выражается, в частности, в задержках с ратификацией временного соглашения с ЕАЭС о зоне свободной торговли (ЗСТ), которое Великий государственный хурал Монголии отказался ратифицировать в апреле 2025 г. и после доработки ратифицировал его 12 декабря 2025 г.; отказ Монголии от вступления в ШОС и от статуса наблюдателя этой организации при усилении военного сотрудничества с США и Германией, с которыми Монголия осенью 2025 г. заключила соответствующие соглашения.

Экспертное сообщество называет и другие дискуссионные вопросы по поводу развития трехсторонних связей Монголии с Россией и Китаем. Они касаются:

1. Зависимости от горнодобывающего сектора, который составляет 81 % экспорта, что ограничивает устойчивость к внешним шокам, таким как падение цен на сырьё.

2. Коррупции, слабого управления и отсутствия прозрачности в государственных контрактах и лицензиях.

3. Экологических проблем, так как масштабные горнодобывающие работы и чрезмерный выпас скота привели к значительной эрозии почвы и опустыниванию, угрожая сельскому хозяйству и средствам к существованию сельских жителей¹.

4. Конкуренции России и Китая в Монголии, прежде всего в горнодобывающей промышленности и энергетике. На монгольской территории выявлено более 80 видов полезных ископаемых, при этом запасы меди, молибдена, угля, золота, урана и редкоземельных элементов признаны одними из крупнейших в мире².

5. Противодействия западных стран развитию интеграционных проектов России, Китая и Монголии (Мигранян, Динец, 2023).

Наличие таких серьезных проблем позволяет ожидать, что преобладающим трендом торгово-экономических и политических отношений Монголии с ее ближайшими соседями останется «маятниковая дипломатия», что потребует

¹ SpecialEurasia. (2024, November 24). Geopolitics and Strategy of China–Mongolia–Russia Economic Corridor (CMREC). Geopolitical Report, 48(8). URL: <https://www.specialeurasia.com/2024/11/24/geopolitics-cmrec-asia/> (дата обращения: 10.01.2026).

² URA.RU (2025, 7 мая). Путин готовит почву для конкуренции с Китаем за ресурсы. URL: <https://ura.news/news/1052930002> (дата обращения: 13.01.2026); Независимая газета. (2025, 30 ноября). КНР хочет выиграть борьбу за природные ресурсы Монголии. URL: https://www.ng.ru/world/2025-11-30/100_30112025_mongolia.html (дата обращения: 13.01.2026).

от России терпения и сосредоточения на конкретных инфраструктурных и внешнеторговых проектах, выгодных обеим сторонам, и в первую очередь приграничным регионам¹.

Торговля и инвестиции: асимметрии и накопление связей

В своей внешней политике Монголия, как и многие средние и мелкие страны, придерживается многовекторной стратегии², балансируя между крупными державами и основными торговыми партнерами (Батхишиг, Доржиева, 2025).

Именно обоснованные опасения экономической абсорбции со стороны КНР и энергозависимости от России стимулируют Улан-Батор реализовывать политику «маятниковой дипломатии». Стремление Монголии балансировать влияние обоих гигантов парадоксальным образом формирует устойчивую координационную платформу, не позволяя ни одной из сторон монополизировать контроль над макрорегионом.

Геополитические тенденции 2022–2026 гг. обуславливают и стратегическую заинтересованность России в развитии более тесного сотрудничества с Монголией в русле концепции «разворота на Восток», а также Китая в рамках инициативы «Пояс и путь». Согласно данным официальной статистики Монголии, за период с 2014 г. по 2024 г. импорт Монголии вырос в 2,2 раза, экспорт — в 2,7 раза.

Основными торговыми партнерами Монголии по импорту являются Китай с долей 40 %, Россия — с долей 24 %, Япония (10 %), США (5 %) и Южная Корея (4 %) (рис. 1а)

Что касается экспорта Монголии, то здесь основным торговым партнером с долей в 91 % является Китай. При этом за последние 10 лет объем торговли с Китаем вырос с 1 млрд долл. до почти 16 млрд долл., что составляет более 80 % всей торговли Монголии.

Торговля России и Монголии по состоянию на 2024–2025 гг. оценивается в 2–2,5 млрд долл. с преобладанием российского экспорта (нефтепродукты, электроэнергия, продовольствие) и относительно низкой долей (менее 1 % в 2024 г.) поставок монгольской продукции в Россию (рис. 1б).

Крупнейшим торговым партнером Монголии является Китай. За десять лет (2014–2024 гг.) китайский импорт увеличился более чем в 2,64 раза,

а экспорт Монголии в Китай вырос более чем в 2,84 раза. Торговля России с Монголией за этот же период увеличилась гораздо более скромно: в 1,8 и в 1,64 раз соответственно (рис. 2).

В настоящее время доля экспорта в Россию в общем объеме Монголии составляет 0,64 % (по данным за 2024 г.), импорта — 24,3 %, что значительно меньше, чем было во времена экономического сотрудничества с Советским Союзом, когда доли экспорта и импорта Монголии в нашу страну достигали 73 % и 82 % соответственно.

Нарастание несбалансированности является основной проблемой российско-монгольской внешней торговли (Батхишиг, Доржиева, 2025). Превышение стоимости монгольского импорта из России над монгольским экспортом в Россию с 2015 г. по 2024 г. увеличилось с 15 раз до 28 раз (рис. 3).

Временное торговое соглашение (ВТС) между ЕАЭС и Монголией, ратифицированное Россией в декабре 2025 г., придаст импульс взаимной торговле. Льготным режимом будет охвачено 90 % российско-монгольской взаимной торговли. При этом 89 % российского экспорта будет поставляться в Монголию беспошлинно, в том числе продукты питания, удобрения, полимерная продукция, ряд черных металлов, моторные транспортные средства. В результате по товарам, включенным в соглашение, средние пошлины на рынке Монголии сократятся с 6 до 0,2 %. Это позволит российскому бизнесу экономить до 8 млрд р. в год³.

Прямые иностранные инвестиции

Основой концепции национальной безопасности Монголии является недопущение возникновения чрезмерной зависимости от любого торгового партнера. С этой целью в Монголии с 2012 г. действовали ограничения на привлечение иностранных инвесторов, особенно государственной формы собственности, в стратегические отрасли экономики. Данное требование монгольского законодательства ограничило приток иностранных инвестиций из Китая (Макаров, Макарова, Михеева, 2024). Кроме того, Монголия отказалась от льготных кредитов КНР для реализации ряда проектов в рамках китайской инициативы «Пояс и путь».

Китайские ПИИ занимают скромную долю в суммарном объеме ПИИ с максимумом 14–16 % в 2014–2016 гг., которая к 2024 г. снизилась до 5,4 %, а доля российских ПИИ в отдельные годы не превышала 0,15 % и выросла к 2024 г. до 0,9 % (рис. 4).

³ Министерство экономического развития РФ. (2025, 16 декабря). Госдума ратифицировала торговое соглашение между ЕАЭС и Монголией. URL: https://www.economy.gov.ru/material/news/gosduma_ratificirovala_torgovoe_soglashenie_mezhdu_eaes_i_mongoliev.html (дата обращения: 05.01.2026).

¹ Российское общество политологов. (2026, 15 января). Россия и Монголия в 2025 году: маятник двусторонних отношений. URL: <https://ruspolitics.site/content/17638/> (дата обращения: 08.01.2026).

² Ceias. (2024, May 14). Navigating the triangular dynamics: Mongol-Russian relations in the context of China. Central European Institute of Asian Studies. URL: <https://ceias.eu/navigating-the-triangular-dynamic/> (дата обращения: 30.03.2026).

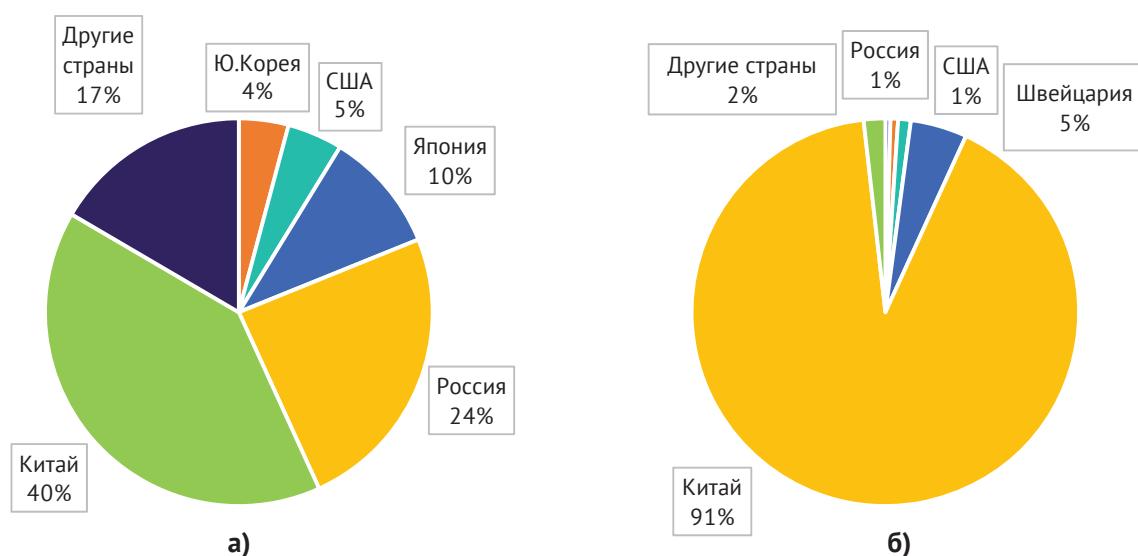


Рис. 1. Доля отдельных стран в импорте (а) и экспорте (б) Монголии по странам-партнерам в 2024 г., % (источник: National Statistics Office Of Mongolia (2026). URL: <https://www.1212.mn/en/statcate/table/Economy,%20environment/Foreign%20Trade> (дата обращения: 12.01.2026)).

Fig. 1. Share of Individual Countries in Mongolia's Imports (a) and Exports (b) by Partner Countries in 2024, % (Source: National Statistics Office of Mongolia (2026). URL: <https://www.1212.mn/en/statcate/table/Economy,%20environment/Foreign%20Trade> (Date of access: 12.01.2026))



Рис. 2. Динамика импорта и экспорта КНР и России в Монголию в период 2014–2024 гг., млн долл. (источник: National Statistics Office Of Mongolia. (2026). URL: <https://www.1212.mn/en/statcate/table/Economy,%20environment/Foreign%20Trade> (дата обращения: 12.01.2026)).

Fig. 2. Dynamics of Imports and Exports of China and Russia to Mongolia in the Period 2014–2024, Million Dollars (Source: National Statistics Office of Mongolia. (2026). <https://www.1212.mn/en/statcate/table/Economy,%20environment/Foreign%20Trade> (Date of access: 12.01.2026))

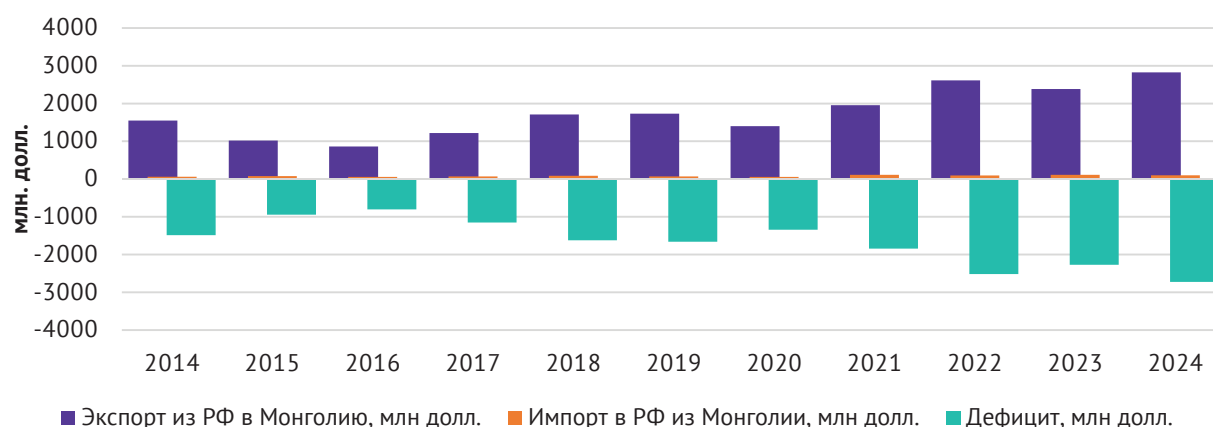


Рис. 3. Торговый баланс внешней торговли России и Монголии в период 2014–2024 гг. (источник: National Statistics Office Of Mongolia. (2026). URL: <https://www.1212.mn/en/statcate/table/Economy,%20environment/Foreign%20Trade> (дата обращения: 12.01.2026)).

Fig. 3. Trade Balance of Foreign Trade Between Russia and Mongolia in the Period 2014–2024 (Source: National Statistics Office of Mongolia. (2026). URL: <https://www.1212.mn/en/statcate/table/Economy,%20environment/Foreign%20Trade> (Date of access: 12.01.2026))

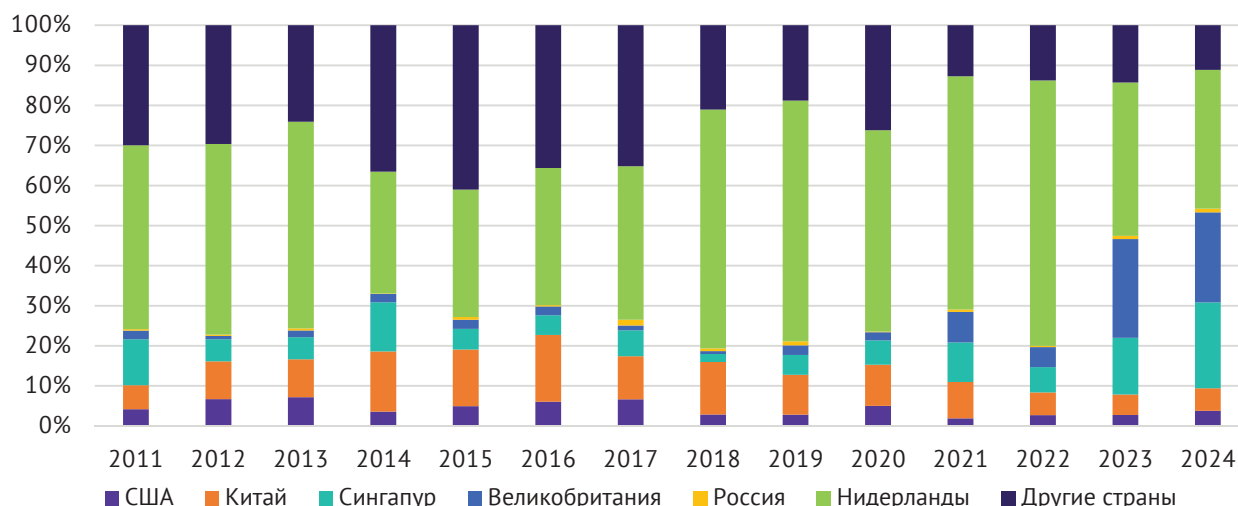


Рис. 4. Структура ПИИ по странам, % (источник: National Statistics Office Of Mongolia 2026. URL: <https://www.1212.mn/en/statcate/table/Economy,%20environment/Investment> (дата обращения: 12.01.2026))

Fig. 4. Structure of FDI by Country, % (Source: National Statistics Office of Mongolia 2026. URL: <https://www.1212.mn/en/statcate/table/Economy,%20environment/Investment> (Date of access: 12.01.2026))

Снижение доли китайских ПИИ до 5,4 % к 2024 г. объясняется имплементацией в Монголии Закона о регулировании иностранных инвестиций в стратегические отрасли экономики (2012 г.), который жестко ограничил доступ зарубежных госкорпораций к добывающему сектору¹. Монголия является одним из мировых лидеров по запасам многих полезных ископаемых, включая редкоземельные металлы, общие запасы которых оцениваются в 3,1 млн т (Калинин, Хатмуллин, 2024). Добыча полезных ископаемых является основой экономики Монголии. На долю горнодобывающей промышленности приходится около 79 % всего промышленного производства страны, сектор обеспечивает 26 % ВВП страны, свыше 95 % экспортной выручки². Неудивительно, что богатый ресурсами регион привлекает зарубежных инвесторов из разных стран. За освоение месторождений Монголии конкурируют страны ЕС, США, Япония, Южная Корея, Китай и Россия.

Рост интереса западных инвесторов к Монголии, проявившийся, в частности, на ВЭФ в январе 2026 г., вызван запасами меди, урана и редкоземельных элементов, необходимых странам Запада для их технологического перехода³.

Иностранные инвестиции могут помочь Монголии реализовать многие проекты, которые

не под силу самой Монголии без внешней помощи, и стать драйверами экономического роста. В то же время, дополнительный приток инвестиций в добывающий сектор ставит страну в еще более сильную зависимость от волатильности мировых сырьевых рынков и не способствует диверсификации экономики.

Переориентация Монголии после распада СССР на многовекторную политику, сопровождавшаяся ослаблением экономического, политического и культурного сотрудничества с Россией, привела к тому, что современная политическая элита Монголии больше ориентирована на развитие сотрудничества с США, Японией и Южной Кореей.

Фактически единственным действующим на территории Монголии крупным межгосударственным предприятием является АО УБЖД («Улан-Баторская железная дорога»), на долю которой приходится около 80 % всего внутреннего грузооборота и до 100 % экспортно-импортного грузооборота.

Одним из перспективных российских проектов в Монголии является строительство ГК «Росатом» АЭС малой мощности (Калинин, Хатмуллин, 2024).

Транспортная инфраструктура и логистика

Усиление глобальной напряженности в 2022–2026 гг. и связанная с ней переориентация цепочек поставок и грузопотоков обусловили рост интереса России к восточному направлению, включая сухопутный коридор через Монголию в Китай (Samargu et al., 2024).

Транспортный коридор Китай— Монголия — Россия призван соединить и модернизировать инфраструктуру стран-участниц. Идея его создания обсуждалась более десяти лет (Ulagran, 2021; Zhang, 2020).

¹ U.S. Department of State. (2025). 2025 Investment climate statements: Mongolia. URL: <https://www.state.gov/reports/2025-investment-climate-statements/mongolia> (дата обращения: 13.04.2026).

² Номер один. (2026, 2 февраля). Горнодобывающий сектор Монголии приносит почти 96 % доходов от экспорта. URL: <https://gazeta-n1.ru/news/society/157679/> (дата обращения: 05.02.2026).

³ Babr24.com. (2026, 26 января). Сырьевая ловушка: западные инвестиции могут усилить старые проблемы Монголии. URL: <https://m.babr24.com/?IDE=287498> (дата обращения: 05.02.2026).

Транспортно-логистический коридор имеет важное значение для всех трех стран. Для России он позволяет переориентировать экспорт на рынки азиатско-тихоокеанских стран, развивать и укреплять с ними экономическое сотрудничество. Для Китая транспортный коридор обеспечивает более быстрый и безопасный путь на рынки Европы. Для Монголии создание транспортного коридора должно стать драйвером ее экономического развития (Дондоков, Намжилова, 2022).

Монголия, согласно «Политике нового возрождения», планирует к 2030 г. достичь трехкратного роста экономики на основе укрепления экономической независимости и устранения инфраструктурных проблем в сфере энергетики и транспорта (Намжилова, 2024).

Благодаря своему географическому положению Монголия обладает широкими возможностями реализации различных трансграничных коридоров, обещающих ей получение крупной «транзитной ренты». При этом Монголия в некоторых случаях предлагает свои варианты маршрутов и условия их реализации (Лузянин, Кушхов, 2024), что не всегда устраивает две другие стороны — Россию и Китай.

Наиболее перспективным транспортным проектом является транспортно-логистический коридор Китай — Монголия — Россия, связывающий столицы, а также важные экономические центры Китая и России по наиболее короткому маршруту, что окажет заметное влияние не только на торгово-экономическое сотрудничество трех стран-участниц данной инициативы, но и на региональное развитие в целом. Одним из ключевых вопросов рассматривается совершенствование механизмов трансграничного сотрудничества (Wan et al., 2021). Речь идет не о ремонте, а о расширении пропускной способности всей сети с 30 млн т грузов до 50 млн т в год¹.

Транспортно-логистический коридор имеет важное стратегическое значение для всех участников: способствует развитию северных территорий Китая и стимулирует рост на его приграничных территориях; поддерживает развитие Сибири и Дальнего Востока, обеспечивает доступ России к рынкам азиатских стран в условиях глобальных вызовов; способствует привлечению инвестиций в модернизацию транспортной инфраструктуры Монголии (Фадеева, 2025; Yu & Feng, 2023).

Транспортная связность выступает «каркасом» ГПТ КМР. Центральный железнодорожный коридор уже сейчас обслуживает значительную часть грузопотоков Китай — Европа через территорию Монголии, но его пропуск-

ная способность долгое время ограничивает рост транзита (Hua et al., 2026).

В 2020-е гг. правительства России, Монголии и Китая инициировали комплексную модернизацию Трансмонгольской железной дороги, включая строительство вторых путей, расширение пограничных переходов, развитие терминалов и повышение скорости движения. Параллельно в Монголии реализуются крупные проекты по строительству новых железнодорожных линий от месторождений к границе с Китаем, что резко увеличивает экспортные возможности и снижает нагрузку на единственный ранее погранпереход Замын-Ууд — Эрлянь².

Исследования пространственной доступности показывают, что реализация быстрых железнодорожных проектов в коридоре Китай — Монголия — Россия сокращает время «сквозного» пути до двух суток, радикально изменяя конфигурацию экономических связей между городами Северо-Восточной Азии и российской части Евразии (Chu et al., 2022).

Моделирование пространственного равновесия доказывает, что модернизация азиатской автомагистрали и сопутствующее снижение нетарифных издержек генерируют абсолютный экономический эффект для Монголии в размере 2,5 млрд долл., обеспечивая прирост национального ВВП на 5,18 %, при параллельном увеличении объема железнодорожного транзита в 11,3 раза (Isono, Kumagai, 2025).

Энергетическое измерение: газопровод «Сила Сибири-2» через Монголию

Ключевым инфраструктурным мегапроектом, потенциально способным связать экономики России, Монголии и Китая в единую энерго-рентную архитектуру, выступает газопровод «Сила Сибири-2» проектной мощностью 50 млрд куб. м газа в год. Однако десятилетний переговорный процесс, не увенчавшийся подписанием обязывающего контракта к концу 2025 г., выявил глубокие геостратегические и ценовые асимметрии интересов сторон.

Для Российской Федерации проект носит экзистенциальный характер, являясь базальтернативным инструментом переориентации колоссальных запасов газа полуострова Ямал (ранее предназначавшихся для европейского рынка) на азиатский континент. Ввиду отсутствия физической возможности перенаправить этот объем иным потребителям, переговорная

¹ Байкал24. (2025, 16 ноября). Россия и Монголия обновляют транспортные коридоры с прицелом на Китай. URL: <https://baikal24.ru/text/16-11-2025/018/> (дата обращения: 11.01.2026).

² Намжилова, В. (2022). Экономический коридор Китай — Монголия — Россия: инфраструктурный фокус. РСМД. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/ekonomicheskii-koridor-kitay-mongoliya-rossiya-infrastrukturnyy-fokus/> (дата обращения: 20.01.2026).

позиция Москвы оказалась крайне уязвимой. Для Китайской Народной Республики, напротив, проект представляет собой лишь один из множества опциональных источников диверсификации импорта. Текущее газопотребление КНР (около 400 млрд куб. м в год) сбалансировано за счет внутренней добычи (60 %) и диверсифицированного импорта (трубопроводный газ из Центральной Азии, поставки по «Силе Сибири–1» и глобальный импорт СПГ)¹. Для Монголии проект является источником транзитных доходов, оцениваемых потенциально до нескольких процентов ВВП, и доступа к трубопроводному газу для внутреннего потребления².

Анализ ценовых позиций иллюстрирует доминирующее влияние Пекина. Точка безубыточности для российского трубопроводного газа на монголо-китайской границе оценивается независимыми экспертами примерно в 125 долл. за 1 тыс. куб. м³. При этом средняя стоимость альтернативных поставок СПГ для Китая в отдельные периоды превышала 370 долл. Тем не менее, китайская сторона в переговорах отказывается ориентироваться на спотовые мировые цены. В качестве «ценового якоря» Пекин настаивает на поставках газа по ценам российского внутреннего рынка, которые составляют около 50 долл. за 1 тыс. куб. м. Дополнительным институциональным барьером выступает нежелание КНР связывать себя жесткими долгосрочными условиями «бери или плати» на 30 лет на фоне масштабной национальной программы энергетического перехода и расширения мощностей возобновляемой генерации⁴.

Позиция Монголии в данном проекте также характеризуется дуализмом. Транзитный статус гарантирует государству существенные рентные доходы, способные обеспечить прибавку до нескольких процентов к национальному ВВП⁵. Одновременно с этим масштабная

газификация страны сопряжена со структурными рисками. Энергетическая система Улан-Батора исторически базируется на использовании локального угля, обладающего низкой стоимостью добычи. Вынужденный переход на импортный газ неизбежно приведет к кратному удорожанию генерации тепло- и электроэнергии для конечных потребителей, а также создаст кризис занятости в монгольской угледобывающей промышленности⁶.

Таким образом, энергетический блок концепции демонстрирует высочайшую степень геополитической вязкости. Достижение консенсуса потребует от РФ существенных ценовых уступок и готовности взять на себя мажоритарные риски капитального строительства, что делает проект геополитическим, а не сугубо коммерческим предприятием.

Интеграционная концептуальная схема «накопительного типа»

Исследование ГПТ КМР позволяет формализовать универсальную концептуальную схему региональной консолидации — концепцию интеграции «накопительного типа». В отличие от классических таможенных союзов, требующих немедленного открытия рынков, накопительная интеграция обладает высокой адаптивностью и не предполагает жесткого делегирования национального суверенитета наднациональным органам (Хейфец, Чернова, 2025).

Блоки концепции накопительной интеграции выстроены в строгую иерархическую структуру (модифицированный рисунок 5 представляет собой восходящую пирамиду уровней).

1. Фундаментальным базисом системы выступает развитие физической Инфраструктуры (железнодорожные коридоры, энергетические магистральи). Этот уровень критически важен для снижения физических транспортных издержек, решающих проблему континентальной изоляции.

2. Вторым уровнем выступают генерируемые на базе инфраструктуры товарные и финансовые потоки — Торговля и ПИИ, а также Энергетика. Применение гравитационной модели ($X_{ij} = Y_i Y_j / D_{ij}$) доказывает, что рост физической пропускной способности снижает дистанционное сопротивление (D_{ij}), пропорционально увеличивая торговые потоки (X_{ij}) (Krulikowski, Riker, 2024). Выделение энергетики в обособленный надинфраструктурный элемент иерархии обусловлено тем, что трубопроводы, в отличие от автомобильных дорог, создают не гибкую,

¹ Why Can't Russia and China Agree on the Power of Siberia 2. URL: <https://carnegieendowment.org/russia-eurasia/politika/2025/09/russia-china-gas-deals> (дата обращения: 13.04.2026).

² The Power of Siberia 2 Project and Central Asia's Gas Bargaining Power. URL: https://timesca.com/the-power-of-siberia-2-project-and-central-asias-gas-bargaining-power/?utm_source=chatgpt.com (дата обращения: 10.01.2026).

³ Why Can't Russia and China Agree on the Power of Siberia 2. URL: <https://carnegieendowment.org/russia-eurasia/politika/2025/09/russia-china-gas-deals> (дата обращения: 13.04.2026).

⁴ Там же.

⁵ Corbeau, A.-S., Downs, E., & Mitrova, M. (2025). Power of Siberia 2: Russia's Pivot, China's Leverage, and Global Gas Implications. CGEP. September 3. URL: <https://www.energypolicy.columbia.edu/power-of-siberia-2-russias-pivot-chinas-leverage-and-global-gas-implications/> Why Can't Russia and China Agree on the Power of Siberia 2. <https://carnegieendowment.org/russia-eurasia/politika/2025/09/russia-china-gas-deals> (дата обращения: 13.04.2026).

⁶ Проект строительства через Монголию газопровода «Сила Сибири–2». URL: <https://www.mongolnow.com/proekt-stroitelstva-cherez-mongoliyu-gazoprovoda-sila-sibiri-2/> (дата обращения: 15.01.2026).

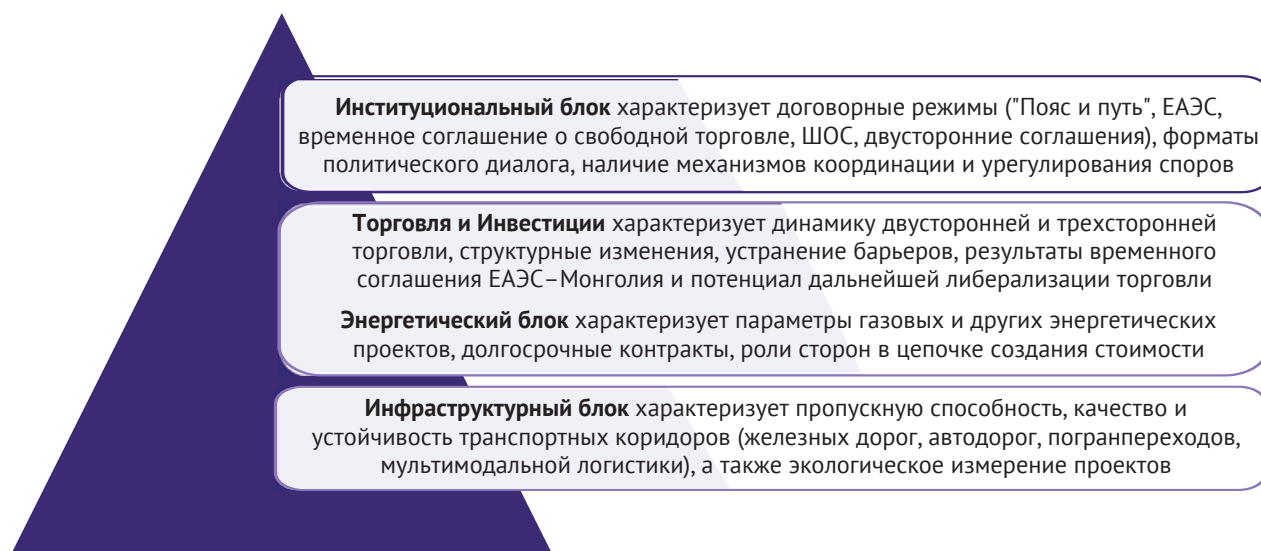


Рис. 5. Интеграционная система накопительного типа (источник: составлено авторами)

Fig. 5. Cumulative Integration System (Source: compiled by the authors)

а долгосрочную институционально-рентную взаимозависимость государств на десятилетия¹.

3. Вершиной архитектуры является Институциональный блок (соглашения о ЗСТ, механизмы ЕАЭС). Нормативная база не предшествует экономике, а фиксирует и регламентирует уже достигнутую де-факто физическую и торговую связность триады (Хейфец, Чернова, 2025).

Использование расчетов симуляционных моделей пространственного равновесия (IDE-GSM) и агрегированных данных логистических операторов позволяет сформировать три количественно измеримых сценария развития ГПТ КНР до 2030 г.

Базовый (инерционный) сценарий характеризуется консервацией текущих ограничений инфраструктурной пропускной способности. Объем грузоперевозок по центральному железнодорожному коридору стабилизируется в коридоре 32–35 млн т в год (для сравнения: фактический показатель 2023 г. составил 32,4 млн т)². Внешняя торговля демонстрирует рост в пределах среднемировой инфляции (3–5 % в год). Транзитная рента Монголии не оказывает структурного влияния на ВВП, проект «Сила Сибири–2» остается на стадии бесконечных согласований ценовой формулы.

Сценарий углубленного институционального сопряжения предполагает успешное привлечение синдицированного финансирования для строительства второй колеи магистрали

Улан-Баторской железной дороги, что обеспечит достижение целевых показателей в 50 млн т транзитных грузов к 2030 г. и 90 млн т к 2050 г.³ Параллельно происходит практическая имплементация Временного соглашения ЕАЭС — Монголия, обнуляющего пошлины на 90 % товарной номенклатуры. Оценка торгового потенциала на базе гравитационных уравнений демонстрирует, что устранение нетарифных барьеров между Россией и Монголией способно привести к двукратному росту товарооборота. Текущий товарооборот реализует лишь 25 % структурного потенциала из-за асимметрии тарифов. Моделирование IDE-GSM показывает, что синергия масштабных инвестиций в центральный коридор (АНЗ) и ликвидация нетарифных барьеров генерирует абсолютный долгосрочный экономический эффект для Монголии в объеме свыше 2,5 млрд долл., что равносильно кумулятивному приросту национального ВВП на 5,18 % (Isono & Kumagai, 2025). Российские экспортеры сократят транзакционные издержки примерно на 8 млрд р. ежегодно.

Фрагментированный (кризисный) сценарий активируется в случае эскалации геополитической напряженности и жесткого санкционного давления на логистические потоки. Доля прямых иностранных инвестиций (со стороны как КНР, так и России) падает ниже уровня 1 % ВВП Монголии. Трубопроводные проекты окончательно замораживаются до 2030+ года. Происходит перераспределение транзитных потоков КНР — ЕС в пользу Транскаспийского международного транспортного маршрута (Среднего коридора) в обход российской и монгольской юрисдикций, что ведет к маргинализации ге-

¹ Corbeau, A.-S., Downs, E., & Mitrova, M. (2025). Power of Siberia 2: Russia's Pivot, China's Leverage, and Global Gas Implications. CGEP. September 3, 2025. URL: <https://www.energypolicy.columbia.edu/power-of-siberia-2-russias-pivot-chinas-leverage-and-global-gas-implications/> (дата обращения: 13.04.2026).

² The railways of Russia, Mongolia and China have confirmed plans to increase freight traffic. РЖД. 13.09.2024. URL: <https://eng.rzd.ru/en/9631/page/78314?id=218752> (дата обращения: 13.04.2026).

³ Там же.

ополитического треугольника КМР в рамках Большой Евразии.

ГПТ КМР вписывается в более широкую архитектуру региональных институтов и стратегий:

- для Китая ГПТ входит в инициативу «Пояс и путь», где транспортный коридор Китай — Монголия — Россия значится как один из шести коридоров, поддерживающих связь с Европой и Евразией;

- для России ГПТ согласуется с концепцией Большого евразийского партнерства, предполагающей сопряжение ЕАЭС и китайской инициативы «Пояс и путь», ориентацией на межрегиональное и приграничное сотрудничество;

- для Монголии ГПТ дополняет инициативу «Степной путь»¹ и курс на многовекторность, где участие в инициативе «Пояс и путь» и соглашениях с ЕАЭС увязывается с политикой многовекторности и попыткой диверсификации внешних партнеров.

Институционально ГПТ КМР развивается на пересечении:

- китайской инициативы «Пояс и путь», обеспечивающей мощную китайскую финансово-инфраструктурную поддержку;

- ЕАЭС, обеспечивающего нормативное и таможенное пространство, в котором ключевую роль играет Россия;

- ШОС, представляющей собой площадку для политического диалога;

- двусторонних соглашений в сфере энергетики, транспорта, инвестиций.

Важно и то, что развитие ГПТ по модели «накопительной интеграции», при которой стратегии сближения стран отличны от классической интеграции, соответствует новым тенденциям формирования интеграционных союзов (Хейфец, Чернова, 2025). Эта концептуальная схема позволяет расширить круг межгосударственных альянсов, привлечь в интеграционные блоки большее число заинтересованных стран, не требуя от них выполнения строгих правил свободной торговли или отказа от национального суверенитета в других сферах. Таким образом, накопительная интеграция может стать реальной стратегией консолидации экономического пространства Большой Евразии.

Выводы

Формирующийся ГПТ КМР является одной из ключевых подсистем Большой Евразии.

¹ Монгольский проект «Степной путь», выдвинутый в 2014 г., состоит из пяти частей, предусматривающих строительство высокоскоростных автодорог протяжённостью 997 км, соединяющих Китай и Россию, 1100-километровой электрифицированной железной дороги, расширение сети железных дорог в Монголии, а также строительство газо- и нефтепроводов. Общий объём инвестиций оценивается примерно в 50 млрд долл.

Анализ институциональных, торговых, инфраструктурных и энергетических параметров взаимодействия стран в 2014–2025 гг. показывает, что ГПТ КМР постепенно приобретает черты интеграционного образования «накопительного типа».

Представленная в исследовании концептуальная схема накопительной интеграции, являющейся универсальным инструментом адаптации региональных экономик в условиях глобальной фрагментации и кризиса ВТО, доказала свою эвристическую ценность. Количественная интерпретация через инструментарий гравитационного моделирования и CGE-моделей подтверждает выдвинутую гипотезу: ГПТ КМР де-факто преодолевает этап локальных инфраструктурных проектов, трансформируясь в консолидированную макрорегиональную зону. При этом Монголия, реализующая политику многовекторности на фоне обоснованных опасений тотальной экономической абсорбции со стороны Китая и энергетического давления со стороны России, успешно выступает в качестве стабилизирующей координационной платформы.

Для перевода ГПТ КМР на траекторию «углубленного сопряжения» авторами предлагаются следующие первоочередные практические шаги.

1. Синхронизация фитосанитарных и таможенных протоколов между регуляторами ЕАЭС и Монголии для фактического обнуления нетарифных барьеров;

2. Институционализация межгосударственного инвестиционного консорциума для синдицированного финансирования второй колеи Улан-Баторской железной дороги;

3. Выработка жестких компромиссных гарантий по объемам транзитной прокачки и формуле ценообразования в рамках энергетических мегапроектов, минимизирующих макроэкономические риски упущенной выгоды для монгольской стороны.

Предложенная стратегия продуктивна в условиях глобальной неопределенности, предлагая суверенным акторам надежный механизм адаптивной экономической конвергенции.

Направлениями дальнейших количественных исследований станут построение детальных вычислимых моделей общего равновесия (CGE) для точечной оценки эластичности регионального ВВП по изменяющимся транзитным тарифам, а также межотраслевое моделирование воздействия газопровода на рынок труда Монголии. Качественный анализ потребует кропотливого аудита скрытых административных барьеров на пограничных пунктах пропуска.

Список источников

- Батхшиг, Б., Доржиева, В. В. (2025). Торгово-экономические отношения Монголии и России в условиях меняющейся мировой экономики. *Мировая экономика и международные отношения*, 69(1), 76–86. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2025-69-1-76-86>
- Вардомский, Л. Б., Пылин, А. Г. (2024). Временное торговое соглашение ЕАЭС и Монголии и рост связанности. В *Российско-монгольские экономические отношения: текущие проблемы и новые возможности* (с. 121–135). Москва: Институт экономики РАН.
- Дондоков, З. Б. (2024). Экономический коридор Китай — Монголия — Россия: проблемы и перспективы регионального и приграничного сотрудничества. *Фундаментальные исследования*, (10), 16–20. <https://doi.org/10.17513/fr.43682>
- Дондоков, З. Б., Намжилова, В. О. (2022). Экономический коридор Китай — Монголия — Россия: выстраивание инфраструктурной связанности в условиях глобальных вызовов. *ЭКО*, (12(582)), 52–71. <https://doi.org/10.30680/ЕСО0131-7652-2022-12-52-71>
- Железняков, А. С., Никифоров, С. В., Чулуун, С. (2024). Политико-правовые основания взаимодействия России и Монголии как государств-цивилизаций. *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Социология*, 24(4), 1133–1147. <https://doi.org/10.22363/2313-2272-2024-24-4-1133-1147>
- Калинин, Р. Р., Хатмуллин, А. Р. (2024). Монголия как новый центр борьбы за ресурсы: Перспективы российско-монгольского сотрудничества в области атомной энергетики, освоения и добычи полезных ископаемых. Москва: Научный центр международных исследований «ПИР» (ПИР-Центр), 43.
- Кушхов, Б. Х. (2022). Исторические вариации треугольника Россия — Монголия — Китай. Принципы и закономерности. *Вестник БНЦ СО РАН*, 1(45), 89–94. <https://doi.org/10.31554/2222-9175-2022-45-89-94>
- Кушхов, Б. Х. (2023). Энергетическая безопасность Монголии в контексте треугольника Россия — Монголия — Китай: «энергетическая» в обмен на «безопасность»? *Вестник БНЦ СО РАН*, (1(49)), 85–89. <https://doi.org/10.31554/2222-9175-2023-49-85-89>
- Лузянин, С. Г., Кушхов, Б. Х. (2024). Субрегиональная система «Россия — Монголия — Китай»: транспортные и культурно-цивилизационные измерения. *Монголоведение*, 16(3), 447–460. <https://doi.org/10.22162/2500-1523-2024-3-447-460>
- Макаров, А. В., Макарова, Е. В., Михеева, А. С. (2024). Монгольский вектор внешнеэкономической политики России (к 100-летию образования МНР). *Мировая экономика и международные отношения*, 68(8), 105–116. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2024-68-8-105-116>
- Мигранян, А. А. А., Динец, Д. А. (2023). Векторы российско-монгольского сотрудничества. *Геоэкономика энергетики*, 24(4), 55–76. https://doi.org/10.48137/26870703_2023_24_4_55
- Намжилова, В. О. (2024). «Политика нового возрождения» Монголии: инфраструктурные приоритеты. *Восток. Афро-азиатские общества: история и современность*, (1), 165–176. <https://doi.org/10.31857/S086919080029252-4>
- Самаруха, В., Самаруха, А., Доржиева, В. (2024). Новые реалии экономического сотрудничества России и Монголии. *Общество и экономика*, (7–8), 137–147. <https://doi.org/10.31857/S0207367624070101>
- Фадеева, А. Ю. (2025). Перспективы реализации экономического коридора «Китай — Монголия — Россия» в контексте интеграционных процессов Евразии. *Евразийские исследования*, (2), 60–74. <https://doi.org/10.48647/ISSA.2025.58.14.006>
- Хейфец, Б. А., Чернова, В. Ю. (2025). Международная накопительная интеграция и оценка ее экономических эффектов. *Вопросы теоретической экономики*, (3(28)), 7–24. https://doi.org/10.52342/2587-7666VTE_2025_3_7_24
- Chu, N., Wu, X., & Zhang, P. (2022). Cross-border accessibility and spatial effects of China-Mongolia-Russia economic corridor under the background of high-speed rail environment. *Int J Environ Res Public Health*. 19(16):10266. <https://doi.org/10.3390/ijerph191610266>
- Hua, L., Gao, C., Wang, J., Shang, Y., & Mishig, D. (2026). Coupling coordination between the trade sustainability of China-Mongolia ports and cross-border transportation accessibility. In *DECS '25: Proceedings of the 2025 2nd International Conference on Digital Economy and Computer Science* (pp. 866–877). Association for Computing Machinery. <https://doi.org/10.1145/3785706.3785842>
- Isono, I., & Kumagai, S. (2025). *Geographical simulation analysis of economic corridor development in Mongolia*. IDE Discussion Papers (No. 963). Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization.
- Krulikowski, S., & Riker, D. (2024). *Growth and trade diversion due to China's Belt and Road Initiative*. Working Paper (No. 2024-04-B). U.S. International Trade Commission. https://www.usitc.gov/publications/332/working_papers/krulikowski_and_riker_2024_bri.pdf (Date of access: 02.04.2026).
- Ulagpan, Y. (2021). Belt and road initiative: Opportunities and challenges for Mongolia. *Asia-Pacific Journal*, 19(3), e3. <https://doi.org/10.1017/S1557466021030795>
- Wan, J., Vovenda, A. V., Luybina, D. E., & Mushenko, E. V. (2021). Development of the China-Russia-Mongolia corridor: Cross-border dimension. *Sociopolitical Sciences*, 11(5), 27–33. <https://doi.org/10.33693/2223-0092-2021-11-5-27-33>
- Yu, Y., & Feng, S. (2023). International trade cooperation between Russia and China under the Belt and Road Initiative in the new global order. *Governance and Politics*, 2(2), 55–82. <https://doi.org/10.24833/2782-7062-2023-2-2-55-82>

Zhang, X. (2020). Unimpeded trade and the construction of the China-Mongolia-Russia economic corridor: Problems and prospects. *R-Economy*, 6(4), 242–250. <https://doi.org/10.15826/recon.2020.6.4.021>

References

Batkhashig, B., & Dorzhieva, V. V. (2025). Trade and Economic Relations Between Mongolia and Russia in a Changing Global Economy. *Mirovaya Ekonomika i Mezhdunarodnye Otnosheniya [World Economy and International Relations]*, 69(1), 76–86. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2025-69-1-76-86> (In Russ.)

Chu, N., Wu, X., & Zhang, P. (2022). Cross-Border Accessibility and Spatial Effects of China-Mongolia-Russia Economic Corridor under the Background of High-Speed Rail Environment. *Int J Environ Res Public Health*, 19(16):10266. <https://doi.org/10.3390/ijerph191610266>

Dondokov, Z. B. (2024). China-Mongolia-Russia Economic Corridor: Problems and Prospects of Regional and Cross-Border Cooperation. *Fundamental'nye Issledovaniya [Fundamental Research]*, (10), 16–20. <https://doi.org/10.17513/fr.43682> (In Russ.)

Dondokov, Z. B., & Namzhilova, V. O. (2022). China-Mongolia-Russia Economic Corridor: Building Infrastructural Connectivity in the Face of Global Challenges. *EKO [ECO]*, (12(582)), 52–71. <https://doi.org/10.30680/ECO0131-7652-2022-12-52-71> (In Russ.)

Fadeeva, A. Yu. (2025). Prospects for the Implementation of the China-Mongolia-Russia Economic Corridor (CMREC) in the Context of Eurasian Integration Processes. *Evrasijskie Issledovaniya [Eurasian Research]*, (2), 60–74. <https://doi.org/10.48647/ICCA.2025.58.14.006> (In Russ.)

Hua, L., Gao, C., Wang, J., Shang, Y., & Mishig, D. (2026). Coupling Coordination Between the Trade Sustainability of China-Mongolia Ports and Cross-Border Transportation Accessibility. In *DECS'25: Proceedings of the 2025 2nd International Conference on Digital Economy and Computer Science* (pp. 866–877). Association for Computing Machinery. <https://doi.org/10.1145/3785706.3785842>

Isono, I., & Kumagai, S. (2025). *Geographical Simulation Analysis of Economic Corridor Development in Mongolia*. IDE Discussion Papers (No. 963). Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization.

Kalinin, R. R., & Khatmullin, A. R. (2024). *Mongoliya kak Novyy Tsentri Borby za Resursy: Perspektivy Rossiysko-Mongolskogo Sotrudnichestva v Oblasti Atomnoy Energetiki, Osvoeniya i Dobychi Poleznykh Iskopaemykh [Mongolia as a New Center of the Struggle for Resources: Prospects for Russian-Mongolian Cooperation in the Field of Nuclear Energy, Exploration and Mining]*. Moscow: Center for Political Studies in Russia, 43. (In Russ.)

Kheyfets, B. A., & Chernova, V. Yu. (2025). International Cumulative Integration and Assessment of its Economic Effects. *Voprosy Teoreticheskoy Ekonomiki [Issues of Economic Theory]*, (3(28)), 7–24. https://doi.org/10.52342/2587-7666VTE_2025_3_7_24 (In Russ.)

Krulikowski, S., & Riker, D. (2024). *Growth and Trade Diversion due to China's Belt and Road Initiative*. Working Paper (No. 2024-04-B). U.S. International Trade Commission. https://www.usitc.gov/publications/332/working_papers/kruklikowski_and_riker_2024_bri.pdf (Date of access: 02.04.2026).

Kushkhov, B. H. (2022). The Historical Implications of Russia — Mongolia — China's Triangle. Principles and Regularities. *Vestnik BNTS SO RAN [Bulletin of the BSC SB RAS]*, 1(45), 89–94. <https://doi.org/10.31554/2222-9175-2022-45-89-94> (In Russ.)

Kushkhov, B. H. (2023). The Energy Security of Mongolia in the Context of the Russia — Mongolia — China Triangle: “Energy” in Exchange for “Security”? *Vestnik BNC SO RAN [Bulletin of the BSC SB RAS]*, (1(49)), 85–89. <https://doi.org/10.31554/2222-9175-2023-49-85-89> (In Russ.)

Luzyanin, S. G., & Kushkhov, B. Kh. (2024). Subregional System “Russia — Mongolia — China”: Transport and Cultural-Civilizational Dimensions. *Mongolovedenie [Mongolian Studies]*, 16(3), 447–460. (In Russ.) <https://doi.org/10.22162/2500-1523-2024-3-447-460>

Makarov, A. V., Makarova, E. V., & Mikheeva, A. S. (2024). Mongolian Vector of Russia's Foreign Economic Policy (To the 100th Anniversary of the Mongolian People's Republic Formation). *Mirovaya Ekonomika i Mezhdunarodnye Otnosheniya [World Economy and International Relations]*, 68(8), 105–116. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2024-68-8-105-116> (In Russ.)

Migranyan, A. A., Dinets, D. A. (2023). Vectors of Russian-Mongolian Cooperation. *Geoekonomika Energetiki [Goeconomics of Energetics]*, 24(4), 55–76. https://doi.org/10.48137/26870703_2023_24_4_55 (In Russ.)

Namzhilova, V. O. (2024). Mongolia's “New Revival Policy”: Infrastructure Priorities. *Vostok. Afro-Aziatskie Obshchestva: Istoriya i Sovremennost' [Vostok (Oriens)]*, (1), 165–176. <https://doi.org/10.31857/S086919080029252-4> (In Russ.)

Samaruha, V., Samaruha, A., Dorzhieva, V. (2024). New Realities of Economic Cooperation Between Russia and Mongolia. *Obshchestvo i Ekonomika [Society and Economics]*, (7–8), 137–147. <https://doi.org/10.31857/S0207367624070101> (In Russ.)

Ulagpan, Y. (2021). Belt and Road Initiative: Opportunities and Challenges for Mongolia. *Asia-Pacific Journal*, 19(3), e3. <https://doi.org/10.1017/S1557466021030795>

Vardomsky, L. B., & Pylin, A. G. (2024). Vremennoye Torgovoye Soglasheniye EAYES i Mongolii i Rost Svyazannosti [The EAEU-Mongolia Interim Trade Agreement and the Growth of Connectivity]. In *Rossiysko-Mongol'skiye Ekonomicheskiye*

Otnosheniya: Tekushchiye Problemy i Novyye Vozmozhnosti [Russian-Mongolian Economic Relations: Current Problems and New Opportunities] (pp. 121–135). Moscow: Institute of Economics of RAS. (In Russ.)

Wan, J., Vovenda, A. V., Luybina, D. E., & Mushenko, E. V. (2021). Development of the China-Russia-Mongolia Corridor: Cross-Border Dimension. *Sociopolitical Sciences*, 11(5), 27–33. <https://doi.org/10.33693/2223-0092-2021-11-5-27-33>

Yu, Y., & Feng, S. (2023). International Trade Cooperation Between Russia and China Under the Belt and Road Initiative in the New Global Order. *Governance and Politics*, 2(2), 55–82. <https://doi.org/10.24833/2782-7062-2023-2-2-55-82>

Zhang, X. (2020). Unimpeded Trade and the Construction of the China-Mongolia-Russia Economic Corridor: Problems and Prospects. *R-Economy*, 6(4), 242–250. <https://doi.org/10.15826/recon.2020.6.4.021>

Zhelezniakov, A. S., Nikiforov, S. V., & Chuluun, S. (2024). Political-Legal Foundations of Interaction Between Russia and Mongolia as States-Civilizations. *Vestnik Rossiiskogo Universiteta Druzhby Narodov. Seriya: Sociologiya [Bulletin of the Peoples' Friendship University of Russia. Series: Sociology]*, 24(4), 1133–1147. <https://doi.org/10.22363/2313-2272-2024-24-4-1133-1147> (In Russ.)

Информация об авторах

Чернова Вероника Юрьевна — доктор экономических наук, ведущий научный сотрудник, Сектор двусторонних отношений России и стран-соседей, Центр постсоветских исследований, Институт экономики РАН; Scopus Author ID: 57191925715; <https://orcid.org/0000-0001-5951-9091> (Российская Федерация, 117218, г. Москва, Нахимовский проспект, д. 32; e-mail: Veronika_urieva@mail.ru).

Хейфец Борис Аронович — доктор экономических наук, главный научный сотрудник, Центр постсоветских исследований, Институт экономики РАН; Scopus Author ID: 57199177482; <https://orcid.org/0000-0002-6009-434X> (Российская Федерация, 117218, г. Москва, Нахимовский проспект, д. 32; e-mail: bah412@rambler.ru).

Дадабаева Зарина Абдурахмановна — доктор политических наук, ведущий научный сотрудник, Центр постсоветских исследований, Институт экономики РАН; Scopus Author ID: 57473419700; <https://orcid.org/0000-0002-2454-3259> (Российская Федерация, 117218, г. Москва, Нахимовский проспект, д. 32; e-mail: zarina.17.06@list.ru).

About the authors

Veronika Yu. Chernova — Dr. Sci. (Econ.), Leading Researcher, Sector of Bilateral Relations Between Russia and Neighbouring Countries, Centre for Post-Soviet Studies, Institute of Economics of RAS; Scopus Author ID: 57191925715; <https://orcid.org/0000-0001-5951-9091> (32, Nakhimovsky Prospekt, Moscow, 117218, Russian Federation; e-mail: Veronika_urieva@mail.ru).

Boris A. Kheyfets — Dr. Sci. (Econ.), Chief Researcher, Centre for Post-Soviet Studies, Institute of Economics of RAS; Scopus Author ID: 57199177482; <https://orcid.org/0000-0002-6009-434X> (32, Nakhimovsky Prospekt, Moscow, 117218, Russian Federation; e-mail: bah412@rambler.ru).

Zarina A. Dadabaeva — Dr. Sci. (Polit.), Leading Researcher, Centre for Post-Soviet Studies, Institute of Economics of RAS; Scopus Author ID: 57473419700; <https://orcid.org/0000-0002-2454-3259> (32, Nakhimovsky Prospekt, Moscow, 117218, Russian Federation; e-mail: zarina.17.06@list.ru).

Использование средств ИИ

Авторы заявляют о том, что при написании этой статьи не применялись средства генеративного искусственного интеллекта.

Use of AI tools declaration

The authors declare that they have not used Artificial Intelligence (AI) tools for the creation of this article.

Конфликт интересов

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Conflict of interests

The authors declare no conflict of interests.

Дата поступления рукописи: 29.01.2026.

Прошла рецензирование: 13.04.2026.

Принято решение о публикации: 03.07.2026.

Received: 29 Jan 2026.

Reviewed: 13 Apr 2026.

Accepted: 03 Jul 2026.