



ОМСКИЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ
ФОНД ПОДДЕРЖКИ
И РАЗВИТИЯ МАЛОГО
ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА



еицц

ЕВРО ИНФО
КОНСУЛЬТАЦИОННЫЙ
ЦЕНТР

Обзор состояния экономики Монголии



Омск 2015 год

СОДЕРЖАНИЕ

ГЛАВА 1. Монголия: общая информация

- 1.1. Основные сведения..... с. 3
- 1.2. Природные ресурсы..... с.4-5
- 1.3. Транспортная инфраструктура..... с. 6-7

ГЛАВА 2. Экономика Монголии

- 2.1. Обзор основных экономических показателей с. 8-10
- 2.2. Ключевые отрасли экономики..... с. 11-13
- 2.3. Инвестиции..... с. 14-15

ГЛАВА 3. Международные связи Монголии и внешнеэкономическая деятельность

- 3.1. Основные статьи экспорта Монголии..... с. 16
- 3.2. Основные статьи импорта Монголии..... с. 17
- 3.3. Конкурентоспособность экономики Монголии по итогам 2014 года..... с. 17
- 3.4. Оценка потенциала экономического сотрудничества России и Монголии..... с. 18-20

ГЛАВА 1. МОНГОЛИЯ: ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1. ОСНОВНЫЕ СВЕДЕНИЯ

Официальное название

Монголия



Глава государства

Президент Цахиагийн Элбэгдорж

Столица

Улан-Батор

Национальная валюта

Монгольский тугрик (MNT)



Географические сведения

Государство в северо-восточной части Центральной Азии. Общая площадь 1564 тыс. кв. км. Выхода к морю не имеет.

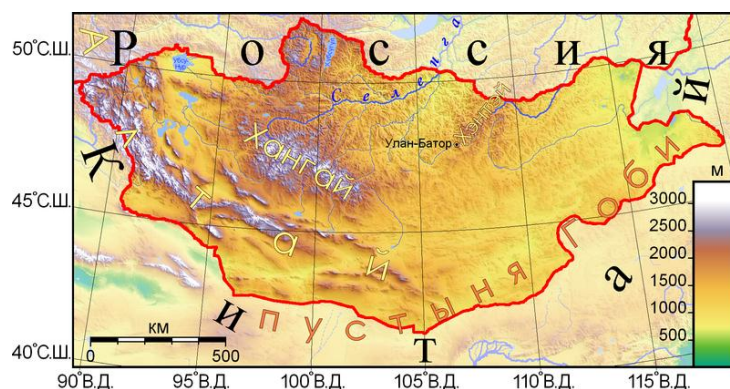
Государственные границы

Граничит с Россией на севере и с Китаем на востоке, юге и западе.

Географическое положение относительно России

Расстояние по дороге между Улан-Батором и Москвой составляет 5870 километров.

Время в пути приблизительно составляет 3 дн. 6 ч. (автомобильным транспортом).



Монголия – аграрная скотоводческая страна. Минеральные ресурсы, (медь, уголь, молибден, олово, вольфрам и золото) составляют значительную часть промышленного производства страны.

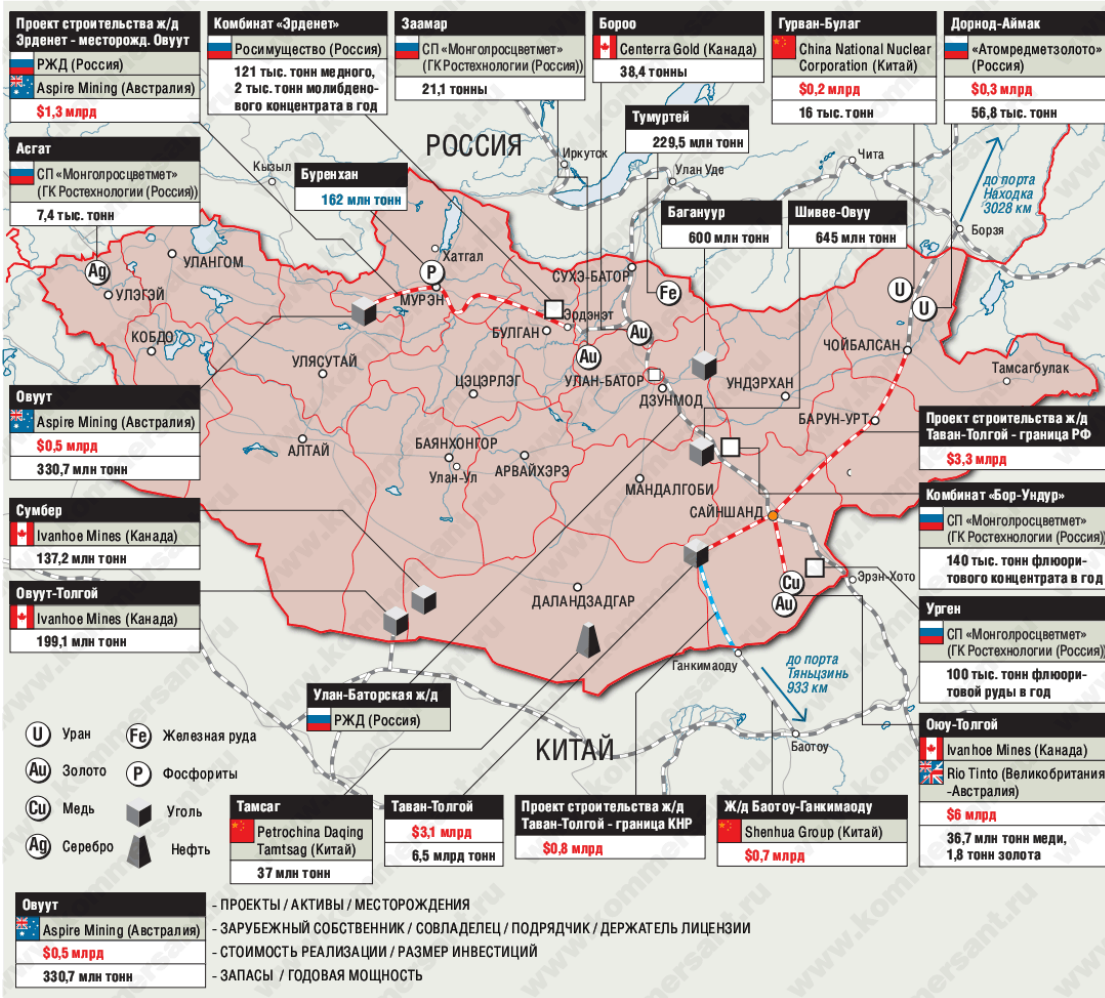
1.2. ПРИРОДНЫЕ РЕСУРСЫ МОНГОЛИИ

Несмотря на изобилие месторождений полезных ископаемых, их разработка по-прежнему ограничена. В Монголии имеются 4 месторождения бурого угля (Налайха, Шарынгол, Дархан, Баганур). На юге страны в районе горного массива Табан-Толгой обнаружен каменный уголь, геологические запасы которого исчисляются миллиардами тонн. Давно известны и разрабатываются средние по запасам месторождения вольфрама и плавикового шпата. Медно-молибденовая руда, найденная в Горе Сокровищ (Эрдэнэтийн овоо) привела к созданию горно-обогачительного комбината, вокруг которого был выстроен город Эрдэнэт. Нефть в Монголии была обнаружена в 1951, после чего в Сайн-Шанда – городе к юго-востоку от Улан-Батора, недалеко от границы с Китаем, был построен нефтеперерабатывающий завод (в 1970-е годы добыча нефти прекратилась). Возле озера Хубсугул обнаружены гигантские залежи фосфоритов и даже началась их добыча, однако вскоре, из-за соображения экологии все работы были сведены к минимуму. Еще до начала реформ в Монголии с помощью СССР небезуспешно велись поиски цеолитов – минералов алюмосиликатной группы, которые находят применение в животноводстве и земледелии в качестве адсорбентов и биостимуляторов.

В 2010 году в горнодобывающих отраслях Монголии заключено 19 контрактов на сумму 80 млн. долларов, в первом полугодии 2011 года -- 13 контрактов на общую сумму в 1 млрд 50 млн долларов. Средняя стоимость одного соглашения составляет 104 млн. долларов, на 40% выше чем в 2010 году. По данным 2011 года 30% от всех соглашений приходятся на добычу железной руды и каменного угля, по мнению специалистов, эта тенденция сохранится и будет увеличиваться. По данным PricewaterhouseCoopers, за первое полугодие 2011 года всего было продано 1379 согласований на разработки в горнодобывающей промышленности, на общую сумму в 71 млрд. долларов.

Таблица основных подрядчиков по добыче полезных ископаемых Монголии

КТО РАЗРАБАТЫВАЕТ МОНГОЛЬСКИЕ НЕДРА



Источник: Коммерсант

1.3. ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА МОНГОЛИИ

Транспорт в Монголии имеет очень важное значение. Огромные территории страны (1,6 млн км²), низкая плотность населения, разобщённость центров промышленности и сельского хозяйства, а также удалённость от мировых рынков делают обладание развитой транспортной системы жизненно необходимым для Монголии. Основой транспортной системы Монгольского государства является построенная Советским Союзом в 50-е годы Трансмонгольская магистраль, ныне являющаяся акционерным обществом «Улан-Баторская железная дорога», приносящая стране устойчивую прибыль многие десятилетия. Этот стратегический объект является основой и хребтом инфраструктуры Монголии и залогом её развития в будущем.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Протяженность всех магистралей в стране 49200 км. Дороги подразделяются на 2 группы: государственные и региональные. Асфальтировано лишь 2200 км дорог. (2009 год). Проект «Дорога тысячелетия» разработанный для соединения вертикальных и горизонтальных магистралей Монголии был утвержден Парламентом и Правительством страны. Работа началась в 2000-м году.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Центральная станция Улан-Батора расположена в 8 км от центра города. Монгольская железная дорога имеет протяженность 1815 км. Первая ветка железной дороги была построена в 1938 г. между г. Найлаха и промкомбинатом в Улан-Баторе (43 км). Общая протяженность железнодорожных линий в Монголии составляет 1815 км.

АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ

В Монголии около 80 аэропортов, но посадочные полосы с твердым покрытием имеют лишь 11. Система компьютерной резервации отсутствует и расписание часто меняется.

Международный аэропорт Chinggis Khaan расположен в 20 км от Улан-Батора (15-20 мин езды до центра). Аэропорт связан регулярными авиалиниями с Москвой, Иркутском, Улан-Удэ, Пекином, а также

выполняются рейсы в Германию, Японию, Южную Корею, США, Индию, Таиланд, Китай.

В Монголии зарегистрировано 5 авиакомпаний, владеющих в общей сложности 54 самолетами и вертолетами.

Воздушное такси появилось в Монголии. Воздушное такси — это небольшой двухмоторный самолет. Он может перевозить до 15-ти пассажиров. Услуги авиатакси предоставляет компания «Тэнгэрийн Улаач».

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Монголия является крупнейшей страной в мире не имеющей выхода к морю. Тем не менее, с 2003 года под флагом Монголии были зарегистрированы 2156 морских судов из 30 стран мира, что дало казне 2,8 млрд. тугриков. В настоящее время под монгольским флагом продолжают плавание 350 кораблей.

ГЛАВА 2. ЭКОНОМИКА МОНГОЛИИ

2.1. ОБЗОР ОСНОВНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

Хотя большее число людей проживают в городах, экономика Монголии сосредоточена в таких отраслях, как добыча полезных ископаемых и сельское хозяйство.

В 2012 году 39% населения жили ниже уровня бедности, в 2013 году этот показатель сократился до 22,4%.

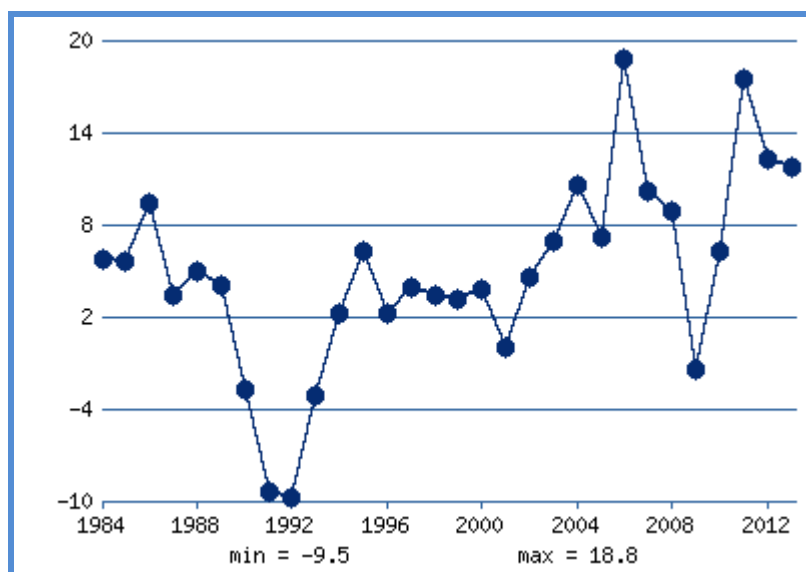
В 2005 году доходы составили \$702 млн., а расходы - \$651 млн. ВВП по паритету покупательной способности составил \$15,746 млрд в 2012 году. Инфляция составляет 9,5 % на 2005 год.

ВВП на душу населения вырос с 2042\$ в 2000 году до 6631\$ в 2014 году.

СТРУКТУРА ВВП МОНГОЛИИ

ОТРАСЛЬ	%
добыча полезных ископаемых	20 %
сельское хозяйство, лесоводство, рыболовство	16,6 %
транспорт и хранение	13,9 %
оптовые и розничные продажи	13,8 %
обрабатывающие производства	7,2 %
недвижимость	5,2 %
информационные технологии и связь	4,8 %
остальное	18,6 %

ТЕМПЫ РОСТА ВВП МОНГОЛИИ



Темпы роста ВВП Монголии, %

ГОД	ЗНАЧЕНИЕ
2000	3.9
2001	0.2
2002	4.7
2003	7.0
2004	10.6
2005	7.3
2006	18.8
2007	10.2
2008	8.9
2009	-1.3
2010	6.4
2011	17.5
2012	12.3
2013	11.8

Занятость

Трудоспособного населения в 2003 году составляла 1,488 млн. человек. Процент безработных составлял 8.7% в 1994 году, 3.5% в 2003 году, 2,8% в 2008 году, 10,4% в 2013 году, 8,8% в 2014.

СТРУКТУРА ЗАНЯТОСТИ:

Отрасль	%
сельское хозяйство/животноводство	42 %
услуги	29 %
торговля	14 %
производство	6 %
частный сектор	5 %
горнодобывающая промышленность	4 %
иное	3,7 %

2.2. КЛЮЧЕВЫЕ ОТРАСЛИ ЭКОНОМИКИ МОНГОЛИИ

Промышленный рост составил 4,1 % в 2002 году. Основные отрасли промышленности - производство строительных материалов, текстильная, шерстяная, суконная, овчинно-шубная, кожевенная, мясоперерабатывающая. Монголия занимает 2-е место в мире по производству кашемировой шерсти.

МАШИНОСТРОЕНИЕ

Машиностроение в Монголии появилось сравнительно недавно, в 2006 году, когда в Улан-Баторе начал обслуживать пассажиров первый троллейбус, произведенный монгольской компанией «Цахалгаан теевер» - это был первый троллейбус в стране, созданный монгольскими инженерами, и с тех пор значительно продвинулось.

С 2009 года компанией «Электротранспорт» производятся дуобусы JEA800-E разработанные монгольскими конструкторами. Машины экспортируются в Киргизию и Казахстан. Заказы на это транспортное средство также поступили из Чехии, Узбекистана и нескольких стран Азии.

В 2012 году инженеры Ё.Энхтөр, Ж.Адилбиш, О.Энхбаатар из национального авиаперевозчика MIAT Mongolian Airlines собрали первый монгольский самолет. Этот одноместный самолет называется «Сон-1». В настоящее время на нем производятся испытательные полеты.

Однако преподаватель Монгольского университета науки и техники С. Манас заметил, что, построение пилотируемых летательных аппаратов - это очень дорого - и он специализируется на беспилотных самолетах. Его «Giant Club» насчитывает более 80 активистов, и они работают над проектом БЛА, который может летать на высоте от 200 до 400 километров и следить за безопасностью окружающей среды и экологии. Он считает, что массовое производство таких ЛА может принести большой вклад в экономику Монголии. Финансированием проекта занимается государство.

В 2013 году Белоруссия и Монголия договорились о создании совместного предприятия по производству тракторной техники.

Также в Монголии есть предприятие, занимающееся разработкой автожиров и дельталётов.

Производство трамваев на резиновых колесах к 2018 году планирует запустить монгольская компания «Электротранспорт». Новый вид общественного транспорта будет называться «Система BRT». Такой автопоезд за одну поездку сможет перевозить от 300 до 450 пассажиров. На производство нового вида пассажирского транспорта запланировано выделить 212 млн. долларов, которые готов предоставить Азиатский банк развития.

ЭНЕРГЕТИКА

Теплоэнергетика страны является доминирующей в структуре производства электроэнергии. Всего в стране действует 7 ТЭЦ, построенных в советское время при значительной поддержке СССР. Намечено также строительство ТЭЦ в г. Даланзадгад, которая будет обеспечивать электроэнергией аймачный центр и Таван-Толгойтский угольный разрез. Разрабатывается также амбициозный проект по строительству Баганурской ГРЭС мощностью 1200МВт непосредственно рядом с Баганурским угольным разрезом (бурый энергетический уголь).

В стране построено несколько ГЭС малой мощности (от 0,5 до 2 МВт). С целью возможности регуляции суточного графика нагрузки энергосистемы и покрытия дефицита на востоке и северо-востоке страны ведётся сокращение числа малых дизельных электростанций.

Десятки дизельных электростанций мощностью от 10 КВт. до 3 МВт. обеспечивают электроэнергией отдаленные районы страны и не имеют электрических связей с энергосистемами Монголии. Кочевники-скотоводы чаще всего используют установками на основе солнечных батарей (в том числе и в результате реализации национальной программы обеспечения всех кочевников солнечными батареями "100 тысяч солнечных юрт"), гораздо реже — автономными дизельными мини-электростанциями.

СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО

Из-за сурового континентального климата Монголии, сельское хозяйство остаётся уязвимым к стихийным бедствиям в виде сильной засухи или холода. В стране мало пахотных земель, но зато около 80 % территории используется как пастбища. Большинство сельского населения занято выпасом домашнего скота, состоящего из

овец, коз, крупного рогатого скота, лошадей и верблюдов. Это единственное в современном мире государство, в котором основная отрасль — кочевое животноводство. Разводят овец, крупный рогатый скот, лошадей и верблюдов; в высокогорных и таежных районах — яков и оленей. Монголия имеет большее количество скота на душу населения, чем любая другая страна в мире. Также выращивается пшеница, картофель и другие овощи, кроме того, помидоры и арбузы.

ПАСТБИЩНОЕ ЖИВОТНОВОДСТВО

Пастбищное животноводство по-прежнему остаётся важным видом хозяйственной деятельности. На сегодняшний день Монголия находится в числе ведущих стран мира по поголовью скота в расчёте на душу населения (приблизительно 12 голов на одного человека).

На основании принятого в 1990 закона об иностранных инвестициях граждане других государств получили возможность владеть акциями различного типа предприятий — от фирм со 100-процентным иностранным капиталом до совместных компаний. Были приняты новые законы, касающиеся налогообложения и банковских операций, кредита и долговых обязательств. В мае 1991 вступил в действие закон о приватизации, по которому государственная собственность могла переходить в руки «законопослушных» граждан (то есть тех, кто ранее не совершал серьёзных преступлений), постоянно проживающих в стране. Каждому гражданину был выдан особый инвестиционный купон, который можно было купить, продать или вручить любому другому лицу. Держатели подобных купонов становились активными участниками специальных аукционов, с помощью которых приватизировалась государственная собственность. Позднее в 1991 были ликвидированы «госхозы» и кооперативные животноводческие объединения, началась передача в частную собственность земли и скота.

ЗЕМЛЕДЕЛИЕ

Количество пахотных земель в стране крайне мало. В основном эти территории сосредоточены вокруг крупных городов на севере страны.

2.3. ИНВЕСТИЦИИ

К сильным сторонам Монголии следует отнести высокий уровень защиты инвесторов (22 место в мире), относительную простоту регистрации предприятий (25-е место в мире) и регистрации собственности (27-е место в мире), а также проработанность законодательства направленного на обеспечение исполнения контрактов (30-е место в мире).

Отдельно стоит отметить принятые в конце 2013 года поправки к закону об инвестициях, согласно которым частным инвесторам больше не требуется специальное разрешение монгольского правительства на инвестирование в предприятия, относящиеся к стратегически важным отраслям промышленности. Теперь такое разрешение необходимо лишь иностранным государственным корпорациям планирующим приобрести более 33% акций в предприятиях стратегических отраслей или более 50% - в прочих отраслях. Закон уже вызвал положительную реакцию со стороны инвесторов и, несомненно, приведет к дополнительному притоку иностранных инвестиций на территорию Монголии.

К слабым сторонам монгольской деловой среды относится неконкурентоспособное таможенное законодательство, требующее оформления огромного пакета документов, значительных временных затрат, как на импорт, так и на экспорт, а также высокие таможенные тарифы, примерно в три раза превышающие средний размер таможенных пошлин и платежей по странам Азии и ОЭСР.

Кроме того, в Монголии крайне сложно получить разрешение на строительство и подключение к электроэнергии, а также вернуть средства в случае банкротства монгольского партнера. В среднем возврат с одного доллара при разрешении неплатежеспособности составляет менее 22 центов, что, впрочем, достаточно типично для всего азиатского региона.

В целом, приемлемый деловой климат и огромные перспективы развития сырьевой и добывающей промышленности сделали Монголию страной привлекательной не только для крупного капитала, но и для

портфельных инвесторов, а также для мелких инвесторов - физических лиц.

Для крупного капитала перспективы понятны – это прямые и портфельные инвестиции в создаваемые на территории Монголии новые предприятия. Однако, для небольших инвесторов могут представлять интерес инвестиции в монгольские ценные бумаги, поступающие на фондовый рынок в результате IPO монгольских акционерных обществ, а также инвестиции в другие активы, например, в недвижимость.

Так, согласно опубликованному в январе 2014 года отчету «Global Property Markets 2014», подготовленному экспертами Property Frontiers, Монголия (наряду с Бразилией и Гренадой) включена в список наиболее перспективных стран, с точки зрения инвестиций в объекты недвижимости.

Причина инвестиционной привлекательности монгольских квадратных метров очень проста – стремительный рост ВВП уже привел к многократному увеличению в Монголии числа людей относящихся к среднему классу и выше среднего. И в ближайшие годы эта тенденция несомненно сохранится. Это вызывает значительный рост числа платежеспособного населения заинтересованного в приобретении квартир и коттеджей бизнес-класса, что стимулирует монгольский рынок недвижимости, делая его выгодным для вложения средств.

ГЛАВА 3. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СВЯЗИ МОНГОЛИИ И ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Несмотря на небольшие территориальные размеры, Монголия принимает очень активное участие во внешней торговле и политике. Конечно же, по причине близости с Россией и Китаем большой процент импорта и экспорта приходится на эти страны. Кроме того Монголия эффективно сотрудничает с Японией, Кореей, Германией и многими другими странами. Всего в этом списке 95 стран, тогда как экспорт включает только 55 стран.

3.1. ОСНОВНЫЕ СТАТЬИ ЭКСПОРТА МОНГОЛИИ

Медь и концентрат молибдена, флюорит, кашемир, шерсть, кожа, одежда, кожаные изделия, мясо являются основными экспортными товарами. Недра страны богаты минеральными ресурсами, включая обширные залежи угля, железной руды, олова, меди, урана, нефти, цинка, молибдена, фосфора, вольфрама, золота, флюорита и полудрагоценных камней.

В 2004 году экспорт составил \$853 млн. Ф.О.В.

В 2005 году экспорт направлялся в: Китай — 48,1 %, США — 14,2 %, Канада — 11,6 %, Великобритания — 8,3 %, Южная Корея — 6,2 %.

В 2011 году географическая структура монгольского экспорта была следующей: Китай - 82 %, Канада - 8 %, страны Евросоюза - 4 %, Россия - 3 %, Южная Корея - 1 %, другие страны - 2 %.

В 2012 г. Монголию стала не устраивать экспортная зависимость от Китая. В связи с этим, пишет РБК, монгольские власти начали приостанавливать проекты с этим государством. Одним из поводов для этого стало желание китайской алюминиевой компании «Chalco» получить контрольный пакет акций одного из крупнейших поставщиков монгольского угля в КНР. Владимир Грайворонский, зав. сектором Монголии Института востоковедения РАН оценил ответные действия монгольских властей как «демонстрацию недовольства». Ведь 2012 год - предвыборный год, а значит власть, возможно, хочет показать электорату, что не намерена раздавать ресурсы.

3.2. ОСНОВНЫЕ СТАТЬИ ИМПОРТА МОНГОЛИИ

Импортом являются в первую очередь нефтепродукты, промышленное и индустриальное оборудование, потребительские товары.

В 2004 году импорт составлял \$1 млрд. С.И.Ф.

В 2005 году импортные товары поступали из: России — 34,5 %, Китая — 27,4 %, Японии — 7,1 %, Южной Кореи — 5,3 %.

В настоящее время Монголия постепенно избавляется от импортной зависимости. К примеру, в ближайшее время в городе Дархан будет открыт первый в Монголии нефтеперерабатывающий комбинат.

3.3. КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ЭКОНОМИКИ МОНГОЛИИ ПО ИТОГАМ 2014 ГОДА

- ПО ПОКАЗАТЕЛЮ БЛАГОПРИЯТСТВИЯ ВЕДЕНИЯ БИЗНЕСА (согласно ключевым индикаторам: регистрация предприятий, получение разрешений на строительство, подключение к системе электроснабжения, регистрация собственности, кредитование, защита инвесторов, налогообложение, международная торговля, обеспечение исполнения контрактов, ликвидация предприятий): 72 место (Россия – 62 место);

- ПО ИНДЕКСУ ГЛОБАЛЬНОЙ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ (согласно ключевым индикаторам: качество институтов, инфраструктура, макроэкономическая стабильность, здоровье и начальное образование, высшее образование и профессиональная подготовка, эффективность рынка товаров и услуг, эффективность рынка труда, развитость финансового рынка, уровень технологического развития, размер внутреннего рынка, конкурентоспособность компаний, инновационный потенциал): 98 место (Россия – 53)

3.4. ОЦЕНКА ПОТЕНЦИАЛА ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА РОССИИ И МОНГОЛИИ

В сегодняшней международно-политической обстановке Россия все увереннее разворачивается на Восток. Сотрудничество со странами Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона приобретает стратегическую важность для экономики и безопасности России.

Интересы России в Монголии имеют стратегическое значение. Российско-монгольские отношения являются важной частью восточного вектора внешней политики России. Это было подчеркнуто в Концепции внешней политики Российской Федерации, об этом же говорилось и во время визита президента России В.В. Путина в Монголию в сентябре 2014 года.

Тем не менее, российско-монгольские экономические отношения, находясь в настоящий момент на уровне, который не соответствует потенциалу наших стран и стратегической значимости связей России и Монголии в современном мире. Так, доля России во внешней торговле Монголии составила в 2010 году 18,4% (доля Китая – 56,2%), в 2011 году – 15%, при этом доля России в монгольском экспорте составила в 2010 году 2,8% (доля Китая – 84,7%). Товарооборот между странами также снижается, прежде всего, из-за сокращения поставок из России нефтепродуктов (составляют 60% в общем объеме двусторонней торговли) и продукции машиностроения. В 2013 году товарооборот снизился на 15,8% (до 1,62 млрд. долларов США), а за первую половину 2014 году – еще на 13,1%. Если в 2010 году импорт Монголией российской продукции составлял 32,7% (китайской продукции – 30,3%), то в настоящее время монгольский импорт китайских товаров превысил импорт российских.

Ассортимент товаров, которые Россия поставляет в Монголию, в настоящий момент неширок - в основном это нефть и нефтепродукты. Но в условиях запланированного Монголией перехода к обеспечению страны нефтепродуктами за счет собственных ресурсов (согласно Концепции национальной безопасности Монголии-2020), данный сектор более не сможет оставаться приоритетным.

Сегодня Россия поставляет в Монголию 92% нефти и нефтепродуктов (Роснефть), в распоряжении российской компании (РЖД) находится 50% акций УБЖД, а также 49% долей в совместных предприятиях ГОК «Эрдэнэт» и «Монголросцветмет» (Ростехнологии). В совокупности это составляет неплохую основу для движения вперед. Активизация деятельности крупных структур российского бизнеса, прежде всего указанных выше, может положительно повлиять на общую картину экономических показателей «двусторонки», сформировать дополнительные возможности для диверсификации возможностей сотрудничества в торгово-экономической и производственно-кооперационной деятельности. С учетом рекомендаций Совета национальной безопасности Монголии о необходимости исходить в принятии решений из приоритета национальной безопасности страны, наши партнеры могли бы более внимательно отнестись к проектам строительства новых железных дорог в Монголии с привлечением российской компании РЖД, принимая во внимание стратегическую важность ее северо-восточного направления.

Россия располагает возможностями для увеличения экспорта продуктов питания, учитывая, что 30% их объема Монголия предполагает закупать за рубежом, а российские продукты традиционно пользуются популярностью в стране. В результате открывается дополнительный канал интенсификации межрегионального сотрудничества Монголии с северным соседом.

Со своей стороны, Монголия может стать важным для России экспортером мяса и скота, что является актуальным для нашей страны в условиях объявленного Россией запрета на импорт продовольственных товаров из США и стран ЕС.

Немалые возможности имеют наши страны и в деле развития туристического бизнеса как на территории России, так и Монголии, где расположены созданные самой природой уникальные районы для отдыха и лечения граждан обеих государств. Введение для них безвизового режима с ноября 2014 года будет только способствовать углублению деловых контактов, всесторонних связей между Россией и Монголией, в том числе по линии культуры, образования и туризма.

Немаловажным является стремление самой Монголии к развитию сотрудничества с Россией для придания равновесности «политике соседства» и сбалансированности в отношениях Улан-Батор – Москва, Улан-Батор – Пекин. Очень тонкой и чрезвычайно полезной материей

является пока еще сохраняющаяся добрая память в монгольском обществе о советском периоде сотрудничества, взаимном уважении и поддержке народов обеих стран.

Данный обзор подготовлен на основе информации из открытых источников сети Интернет