

Трансмонгольская железная дорога как фактор развития отношений СССР, МНР и КНР в 1950-е годы

А.В. Суржко

Сибирский федеральный университет, пр. Свободный, 79, Красноярск, Россия
surzhkoanton@yandex.ru

Статья поступила 06.05.2024, принята 30.05.2024

В статье рассматривается история строительства и эксплуатации железной дороги, соединившей единой транспортной системой Советский Союз, Монгольскую и Китайскую народные республики. Впоследствии данная дорога получила название Трансмонгольской железнодорожной магистрали. Ее строительство началось в 1952 г., а уже в 1956 г. между Москвой и Пекином было начато прямое железнодорожное сообщение. В статье описываются природно-климатические и географические условия, в которых проходило строительство железной дороги, отражен персональный вклад советских специалистов. Начало эксплуатации прямого железнодорожного пути от станции Наушки Бурятской АССР до китайской столицы Пекина через территорию Монгольской Народной Республики самым благоприятным образом повлияло на развитие экономического потенциала дальневосточного региона, в том числе его международного аспекта. Кроме того, Трансмонгольская магистраль стала важнейшим фактором развития неформальных межгосударственных связей, способствовала активной межкультурной и межнациональной коммуникации. Помимо этого, в статье рассмотрены некоторые составляющие деятельности советско-монгольского акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога», в котором в течение длительного времени трудились советские, монгольские и китайские специалисты. По мнению автора, полной реализации социально-политического и экономического потенциала Трансмонгольской железной дороги помешало нарастание советско-китайских противоречий в 1950–60-е гг., со временем переросших в полноценный конфликт. Результатом этого стала невозможность создания устойчивого социалистического блока государств на Дальнем Востоке. В статье проанализирована основная историография по данной научной проблематике, задействован широкий круг исторических источников, включая сборники документов и периодическую печать.

Ключевые слова: Трансмонгольская магистраль; Улан-Баторская железная дорога; советско-монгольские отношения; советско-китайские отношения; монголо-китайские отношения.

The Trans-Mongolian Railway as a factor in the development of relations between the USSR, the MPR and the PRC in the 1950s

A. V. Surzhko

Siberian Federal University; 79, Svobodny Ave., Krasnoyarsk, Russia
surzhkoanton@yandex.ru

Received 06.05.2024, accepted 30.05.2024

The article examines the history of the construction and operation of the railway, which connected the Soviet Union, the Mongolian People's Republic and the People's Republic of China with a single transport system. Subsequently, this road was named the Trans-Mongolian Railway. Its construction began in 1952, and already in 1956 direct railway communication was launched between Moscow and Beijing. The article describes the natural, climatic and geographical conditions in which the construction of the railway took place, and reflects the personal contribution of Soviet specialists. The start of operation of a direct railway route from the Naushki station of the Buryat Autonomous Soviet Socialist Republic to the Chinese capital of Beijing through the territory of the Mongolian People's Republic had the most favorable impact on the development of the economic potential of the Far Eastern region, including its international aspect. In addition, the Trans-Mongolian Highway has become the most important factor in the development of informal interstate ties and contributed to active intercultural and interethnic communication. In addition, the article examines some components of the activities of the Soviet-Mongolian Ulaanbaatar Railway, JSC, where Soviet, Mongolian and Chinese specialists worked for a long time. According to the author, the full realization of the socio-political and economic potential of the Trans-Mongolian Railway was prevented by the growth of Soviet-Chinese contradictions in the 1950-1960s, which over time developed into a full-fledged conflict. The result of this was the impossibility of creating a stable socialist bloc of states in the Far East. The article analyzes the main historiography on this scientific issue, using a wide range of historical sources, including collections of documents and periodicals.

Keywords: Trans-Mongolian Railway; Ulaanbaatar Railway; Soviet-Mongolian relations; Soviet-Chinese relations; Mongolian-Chinese relations.

Стремительные изменения всей системы международных отношений, тенденция к которым весьма отчетливо обозначилась в последние годы, создали благоприятные условия для расширения многосторонних связей в треугольнике Россия – Монголия – Китай. Современные трехсторонние отношения движутся к тому, чтобы стать образцом стабильности, мира и долгосрочных дружественных отношений. К началу 2020-х гг. отношения трех государств вышли на сбалансированный, взаимовыгодный, дружественный и добрососедский уровень [7, с. 6]. Появляется все больше совместных проектов в области экономики, безопасности, культуры и т. д. Сближение с Китаем и Монголией объективно является важнейшим направлением внешней политики России в условиях провозглашенного «восточного поворота».

В этой связи нам представляется актуальным обратиться к опыту конца 1940–50-х гг., когда в условиях послевоенного переустройства мира отношения между Советским Союзом, Монголией и Китаем носили наиболее дружественный и продуктивный характер. Одной из ярких иллюстраций конструктивного трехстороннего сотрудничества в этот период можно назвать совместное строительство Трансмонгольской железной дороги, имеющей большое стратегическое и экономическое значение для каждой из стран.

Обращаясь к историографии проблемы, отметим, что она носит весьма ограниченный характер. Некоторые аспекты сотрудничества СССР, МНР и КНР в сфере железнодорожного транспорта и строительства рассматривались в ряде обобщающих работ по истории советско-китайских, советско-монгольских и монголо-китайских отношений, упоминался в них и фактор Трансмонгольской магистрали [3; 10]. Отдельно стоит выделить работы иркутского исследователя В.Г. Третьякова, посвятившего данной проблематике свою докторскую диссертацию, монографию и ряд статей. Однако основной акцент в своих исследованиях он делает на двусторонние отношения Советского Союза с Монголией, рассматривая китайскую сторону достаточно поверхностно [21; 23; 24].

После Второй мировой войны, при поддержке и активном участии СССР, в Монголии получило развитие железнодорожное строительство. В ноябре 1949 г. было завершено строительство дороги, соединившей монгольскую столицу Улан-Батор с пос. Наушки в советской Бурятии, эксплуатация которой началась через год [1, с. 65, 66]. Незадолго до этого «в целях дальнейшего укрепления дружественных отношений и развития экономических связей», а также для «эксплуатации железнодорожной линии» было учреждено советско-монгольское акционерное общество «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД) [13, с. 168]. Таким образом, были заложены предпосылки

для дальнейшего развития этого направления двустороннего сотрудничества.

Монгольская газета «Унэн» по этому поводу отмечала: «Железная дорога приходит к нам не только как современное прекрасное средство транспорта, но и как носитель прогресса и культуры, как величайший фактор, призванный ускорить прогресс нашей страны и вызвать новые значительные сдвиги в развитии нашего хозяйства и культуры и, следовательно, неизмеримо поднять материальный и культурный уровень нашего народа. Создание ее повлечет за собой развитие разнообразных отраслей народного хозяйства» [14, с. 426].

10 декабря 1950 г. был подписан протокол заседания советско-монгольской комиссии по передаче акционерному обществу в бессрочное пользование железнодорожной линии Наушки – Улан-Батор. Через полгода, 16 июня 1951 г. стороны подписали договор о содержании и обслуживании участка Улан-Баторской железной дороги от станции Наушки Восточно-Сибирской железной дороги до советско-монгольской государственной границы общей протяженностью 5,5 км [14, с. 426].

Параллельно с этим Советский Союз развивал железнодорожное сотрудничество с Китайской Народной Республикой. Так, в начале 1950-х гг. между СССР и маоистским Китаем была достигнута договоренность о передаче Китайской Чанчуньской железной дороги (КЧЖД, бывшей КВЖД) со всем принадлежащим имуществом правительству КНР [12, с. 49, 50]. В это же время начались переговоры об установлении прямого железнодорожного пассажирского беспересадочного сообщения между Москвой и Пекином, о строительстве железной дороги по маршруту Ланьчжоу – Урумчи – Алма-Ата [12, с. 120, 223].

Стоит отметить, что железнодорожное сообщение между Советским Союзом и другими социалистическими странами осуществлялось на основании двух многосторонних соглашений. Одно из них – Соглашение о перевозке грузов по железной дороге в прямом международном сообщении, второе – Соглашение о перевозке пассажиров и багажа по железным дорогам в прямом международном сообщении. Оба документа вступили в силу 1 ноября 1951 г., их участниками, помимо Китая и Монголии, были Албания, Болгария, Венгрия, ГДР, ДРВ, КНДР, Польша, Румыния и Чехословакия [14, с. 445, 446].

В скором времени стала очевидной необходимость создания единой транспортной инфраструктуры между СССР, МНР и КНР. Во-первых, ввиду относительно небольшой протяженности (около 400 км) УБЖД не могла удовлетворить растущие потребности монгольской экономики и объемы советской торговли. Во-вторых, расширение трехсторонних экономических связей между Советским Союзом, Монголией и Китаем требовало продле-

ния железнодорожной линии на юг и соединения ее с железными дорогами Китая [14, с. 438].

15 сентября 1952 г. министры иностранных дел СССР и КНР А.Я. Вышинский и Чжоу Эньлай, а также глава правительства МНР Ю. Цеденбал подписали соглашение об организации прямого железнодорожного сообщения между тремя государствами. В соответствии с договоренностью было запланировано строительство железных дорог от Улан-Батора до монголо-китайской границы в районе Дзамын-Удэ на территории Монголии и от Цзинина до китайско-монгольской границы в районе Эрлянь на территории КНР [11, с. 305].

Строительство железных дорог планировалось начать одновременно с обоих направлений, причем часть строительных расходов на монгольской территории, помимо правительства МНР, на себя брал Советский Союз, а строительство на китайской территории полностью осуществлялось за счет КНР. Изыскательские и проектировочные работы начались уже в конце 1952 г., а непосредственно строительство взяло старт в следующем году [13, с. 198]. «Монгольский» участок будущей Трансмонгольской магистрали (неофициально ее также называли «Дорогой дружбы») должен был составить около 700 км, а «китайский» — около 400 км.

Одновременно с этим правительства СССР и МНР договорились расширить деятельность Улан-Баторской железной дороги и возложить на общество строительство и эксплуатацию однопутной железной дороги до монголо-китайской границы. С этой целью в 1953 г. был увеличен акционерный капитал УБЖД. Производство изысканий и строительство данной железной дороги осуществлялось советским строительным управлением и его отделениями, расположенными на территории Монголии [13, с. 200].

Начатое в 1953 г. строительство было поручено военным железнодорожникам. Начальником строительства назначили генерал-майора технических войск Л.Г. Шаврова, его заместителем — А.М. Крюкова, а строительство отдельных участков было поручено Ф.И. Прибову, М.С. Смирнову, А.Ф. Нуникаюну и Т.И. Зенину [5, с. 148–157]. Также, по данным С.В. Лелеко, на первых этапах строительства активно применялся труд заключенных ГУЛАГа, но после смерти И.В. Сталина начался постепенный отказ от этой практики [6].

А.М. Крюков подробно описывал сложности, с которыми приходилось сталкиваться советским специалистам. «Водных источников не было. Приходилось подвозить воду за десятки и сотни километров. Одновременно бурились скважины глубиной до двухсот метров. В отдельных местах воду удавалось обнаружить только в пятнадцати километрах от линии», отмечал он в своих воспоминаниях [5, с. 148–157]. Более половины железной дороги предстояло проложить в пустыне Гоби. Зимой температура здесь опускалась до 45–50

градусов мороза, а летом наступала невыносимая жара. Нередко это сопровождалось снежной вьюгой зимой и песчаной бурей летом. Из-за сильных ливней размывалось готовое земляное полотно, разрушались мосты. Уже завершённую, казалось, работу неоднократно приходилось выполнять сначала [5, с. 148–157]. Несмотря на указанные сложности, советская периодика отмечала, что столь быстрых темпов строительства в подобных природно-климатических условиях мировая практика еще не знала [19, с. 2]. Строительство «монгольского» участка железной дороги было завершено 10 апреля 1955 г. [17, с. 4].

К строителям Трансмонгольской магистрали было приковано пристальное внимание со стороны государственных и партийных органов МНР, оказывалась посильная для них помощь. Строящиеся объекты неоднократно посещали Ю. Цеденбал и министр транспорта С. Ядамсурэн. По итогам строительства монгольское правительство наградило коллектив советских военных железнодорожников Красным знаменем, 468 из них были награждены орденами и медалями МНР [5, с. 148–157].

В целом строительство шло в соответствии с намеченным планом. Осенью 1955 г. в Улан-Баторе состоялась конференция представителей железных дорог Советского Союза, Монгольской Народной Республики и Китайской Народной Республики, на которой были обсуждены вопросы, связанные с предстоящим открытием прямого железнодорожного сообщения между тремя государствами [15, с. 166]. 30 декабря 1955 г. был подписан акт о сдаче в эксплуатацию железной дороги Улан-Батор — Дзамын-Удэ. Своими подписями его скрепили первый замминистра путей сообщения СССР С.И. Багаев, заместитель премьер-министра МНР С. Лувсан и министр транспорта МНР С. Ядамсурэн. Кроме того, при подписании акта присутствовала правительственная делегация из Китая во главе с министром железных дорог Тэн Дайюанем.

Тремя неделями ранее Совет министров СССР издал секретное постановление, в соответствии с которым направлял в Монгольскую Народную Республику правительственную делегацию в составе министра путей сообщения Б.П. Бещева (глава делегации), заместителя министра транспортного строительства П.А. Кабанова, заместителя начальника Главного управления по делам экономических связей со странами народной демократии П.А. Малетина и посла СССР в МНР В.И. Писарева для участия в торжествах по случаю открытия новой Трансмонгольской магистрали [16, с. 461]. В случае получения приглашения от «китайских друзей» членам делегации также разрешалось выехать в Китайскую Народную Республику для участия в мероприятиях, приуроченных к открытию дороги на китайской территории.

Этим же постановлением утверждался проект коммюнике об окончании строительства дороги и открытии прямого железнодорожного сообщения между СССР, МНР и КНР. Б.П. Бецев получил право внести в его текст необходимые изменения, которые могли потребоваться при согласовании с монгольским и китайским правительствами. Впрочем, каких-либо серьезных разногласий между сторонами при согласовании текста коммюнике не последовало [16, с. 462].

Наконец, членам советской делегации предстояло утвердить список советских работников, наиболее отличившихся на строительстве железной дороги и предложенный монгольской стороной. Примечательно, что по предложению правительства Монголии к наградам было представлено 500 советских граждан (300 — к орденам, 200 — к медалям) [16, с. 462]. Однако, как указывалось выше, правительственных наград были удостоены лишь 468 специалистов. Вероятно, политическая и морально-нравственная благонадежность оставшихся 32 человек была подвергнута сомнению советским руководством.

На следующий день, 31 декабря, в столице МНР состоялась торжественная церемония открытия железнодорожного сообщения по маршруту Улан-Батор — Пекин. По этому случаю в Монголии был организован ряд праздничных мероприятий, посвященных этому знаменательному событию. В частности, состоялся митинг, на котором присутствовало несколько десятков тысяч человек из СССР, Монголии и Китая. Кроме того, отдельные торжественные мероприятия были запланированы и на территории КНР. В частности, представители монгольской и советской делегаций были встречены высокопоставленными руководителями китайской компартии и правительства — заместителем премьера Госсовета Ли Синьнянем, заместителем министра иностранных дел Чжан Хань Фу, заместителями министра железных дорог Люй Чжэн-цао и Лю Цзяньчжаном. Наконец, 3 января 1956 г. после соединения двух дорог на китайско-монгольской границе было объявлено о начале прямого трехстороннего железнодорожного сообщения (вначале грузового, а через год — пассажирского) [14, с. 445].

Поскольку на территории Монголии ширина колеи такая же, как в Советском Союзе (1 520 мм), а в Китае — 1 435 мм, при пересечении китайской границы поездам необходимо было заменять колесные пары. Эта процедура производилась в Эрэн-Хото и, вместе с таможенным досмотром, могла занимать несколько часов.

Новая железная дорога имела огромное значение для экономики региона. На всем своем более чем тысячекилометровом протяжении (примерно 1 115 км) трасса проходила по важнейшим экономическим районам МНР. Она соединяла такие политические, экономические и культурные цен-

тры Монголии, как Улан-Батор, Сухэ-Батор, Дзун-Хара, Сайн-Шанда и т. д. Районы, пересекаемые Трансмонгольской магистралью, вырабатывали около 60 % промышленной продукции МНР, на них приходилось до 75 % экспортно-импортных перевозок республики. Вдоль железной дороги строились рабочие поселки и другие населенные пункты, промышленные предприятия, школы, больницы, клубы, магазины. Благодаря этому многие монгольские араты-кочевники переселились в благоустроенные дома с электричеством, пополняли число рабочих, кардинально меняя свой образ жизни [20, с. 1].

Важное значение открытия прямого железнодорожного сообщения отмечалось и в китайской газете «Жэньминь жибао». В ней подчеркивалось, что в деле восстановления народного хозяйства КНР и строительства нового социалистического общества китайская сторона получала и продолжает получать помощь со стороны социалистического лагеря, возглавляемого Советским Союзом. После появления новой железной дороги заметно расширились возможности обмениваться техническим опытом, поставлять новейшее оборудование, направлять специалистов и вести подготовку инженерно-технических кадров [4, с. 4].

Сложно переоценить ту экономическую и стратегическую роль, которую начала выполнять Трансмонгольская магистраль в развитии трехсторонних отношений СССР, Монголии и Китая. Достаточно упомянуть тот факт, что железная дорога позволяла за сутки проехать расстояние, на преодоление которого ранее уходило от двух до трех недель. Естественно, что в таких условиях торговые отношения начали развиваться гораздо активнее [5, с. 148–157].

Выступая на митинге, посвященном проходам советских строителей из МНР, Л.Г. Шавров отмечал, что до середины 1950-х гг. «подобно тонкой ниточке виднелась дорога через Дальний Восток до Пекина. От станции Отпор она пересекала советскую границу, подходила к Желтому морю, еще раз поворачивала на запад и опять шла на север. По этой дальней дороге протяженностью 9 тыс. км непрерывно курсировали груженные составы» [13, с. 246, 247]. В свою очередь, новая магистраль с первых месяцев своей эксплуатации сумела обеспечить быстрые и удобные перевозки в обоих направлениях промышленных товаров и пассажиров в достаточно отдаленные районы как Монголии, так и Китая [18, с. 4]. Суммарно путь от Москвы до Пекина сокращался более чем на 1 тыс. км [19, с. 2]. Железнодорожникам удалось обеспечить установленную для трассы пропускную способность и ее нормальную эксплуатацию [13, с. 246, 247]. Как справедливо отмечал В.Г. Третьяков, в конце 1950-х — начале 1960-х гг. ежегодные советско-монголокитайские приграничные комиссии железных дорог сумели разработать четкую структуру управ

ления перевозочным процессом, позволяющую решать все проблемы, возникающие в ходе грузовых и пассажирских перевозок [22, с. 233].

К примеру, в начале 1960 г. в Пекине был подписан протокол о взаимных поставках товаров между КНР и МНР. Китайская сторона обязалась поставлять в Монголию шелк, сукно, хлопчатобумажные ткани, автомобили, детали машин, сырье для химической промышленности, строительные материалы и товары широкого потребления, получая взамен лошадей и продукцию животноводства [9, с. 4]. Все эти поставки реализовывались через Трансмонгольскую магистраль. Чжоу Эньлай в этой связи отмечал, что новая железная дорога в значительной степени активизировала экономическое развитие пограничных районов Китая, бывших ранее периферией [8, с. 1].

Как отмечалось выше, участок Трансмонгольской магистрали Улан-Батор — Дзамын-Удэ являлся составной частью Улан-Баторской железной дороги. В первые годы после завершения строительства акционерное общество являлось своеобразным олицетворением советско-монголо-китайской дружбы. Так, в конце 1956 г. на УБЖД работало 12 102 чел., из которых 8 034 были монголами, 1 614 — китайцами и 1 467 — советскими гражданами [16, с. 465–467]. Такая ситуация способствовала социокультурному сближению советского, монгольского и китайского народов. Работники УБЖД проживали на территории Монголии со своими семьями, которые зачастую объединяли общий быт, досуг и времяпрепровождение, а их дети совместно обучались в детских садах и школах.

Большинство советских работников являлось высококвалифицированными специалистами с высшим или средним образованием [16, с. 465–467]. Однако вскоре советское правительство взяло курс на постепенную замену советских работников монгольскими гражданами и уже до конца 1957 г. сократило свое представительство на УБЖД до 1 100 чел. [16, с. 465–467]. В соответствующем докладе министерства путей сообщения СССР отмечалось, что за первые 7 лет работы акционерного общества в учебном комбинате УБЖД, техникуме и на краткосрочных курсах было подготовлено 7 649 квалифицированных рабочих различных профессий из граждан МНР. Такая система подготовки национальных кадров позволяла заменить почти всех советских специалистов монгольскими гражданами уже к 1960 г., что фактически и произошло [16, с. 465–467]. Непосредственно советские железнодорожные строители покинули МНР уже в январе 1957 г.

К этому же времени относится передача советских железнодорожных магистралей на территории МНР в ведение УБЖД. Так, акционерному обществу безвозмездно передавались линии Эрен-Цаб — Баин-Тумен (268 км) и Баин-Тумен — Тамцак-Булак (380 км) со всеми служебными постройками, сооружениями, узкоколейным подвижным

составом и другим числящимся на балансе имуществом. В соответствии с этими изменениями увеличивался акционерный капитал УБЖД [16, с. 465–467]. Все изменения были зафиксированы в новом уставе общества.

Одновременно с этим постепенно накапливались противоречия в советско-китайских отношениях, вылившиеся в полноценный конфликт. Так, китайские граждане, учившиеся и работавшие в Советском Союзе, постепенно возвращались на родину, а в августе 1960 г. все советские специалисты и их родственники были отозваны из Китая. Единственной формой сотрудничества между СССР и КНР оставалась торговля [2, с. 315]. Несмотря на раскол между двумя государствами, за один 1965 г. доходы только УБЖД от перевозок грузов повысились на 5 075 тыс. тугриков, в том числе по транзиту из СССР в КНР на 1 714 тыс. тугриков, в основном за счет продажи лесоматериалов [16, с. 519]. Количество китайских рабочих на УБЖД также стремительно сокращалось из-за явной просоветской позиции политического руководства Монголии.

Таким образом, строительство Трансмонгольской железнодорожной магистрали в 1953–1956 гг. стало важнейшим катализатором развития дружественных взаимоотношений между Советским Союзом, Монголией и Китаем. Непосредственно экономический фактор данного проекта заключался в установлении оптимальных путей сообщения, что, в свою очередь, привело к увеличению объема торговли между тремя государствами, способствовало развитию соответствующей внутренней инфраструктуры, подготовке квалифицированных кадров железнодорожников. Кроме того, стройка стала своеобразной площадкой для ряда политических мероприятий, таких как подписание документов, переговоры государственных деятелей, проведение митингов и т. д. Совместная работа и общие условия быта советских, монгольских и китайских граждан способствовали развитию международной и межкультурной коммуникации, выходя за рамки сугубо политических или экономических аспектов. Трехстороннее сотрудничество в рамках строительства Трансмонгольской железной дороги можно считать позитивным примером развития взаимоотношений с соседними странами как на государственном, так и на межличностном уровнях.

Опыт 1950-х гг. представляется нам весьма полезным и в XXI в. Так, в начале 2020-х гг. стартовал проект нового международного транспортного коридора по маршруту Россия (Курагино — Кызыл) — Монголия — Китай через территорию Тывы. Примечательно, что проект создания железнодорожной магистрали и сопутствующей инфраструктуры включает в себя набор транспортных проектов как на территории России, так и на территории Монголии и Китая. Сообщалось об интересе к нему по-

тенциальных инвесторов. Думается, его реализация, вольно или невольно, приведет к построению определенных исторических параллелей.

В настоящее время в новых формах успешно продолжается проверенное временем взаимодействие монгольской и российской сторон по развитию УБЖД. Об этом свидетельствует, например, соглашение между Министерством дорог и транспорта МНР и ОАО «РЖД» о стратегическом партнерстве по масштабной модернизации и расширению железнодорожной сети АО УБЖД от 3 сентября 2014 г. Многолетнее российско-монгольское сотрудничество в области железнодорожного транспорта стало ярким примером развития экономических связей двух стран, укрепления дружбы их народов. Этот исторический опыт необходимо сохранять и приумножать.

В 2023 г. активизировалось обсуждение перспектив создания и «Западного железнодорожного коридора», который должен будет пройти через наименее экономически развитые, удаленные от центра страны и высокогорные районы Монголии, соединив Россию и Китай по еще одному маршруту. В настоящее время планируется реали-

зовать данный коридор в виде железнодорожной магистрали Арцсуурь — Нарийнсухайт — Шивэ-эхурэн. Однако, в силу отсутствия базовой инфраструктуры на значительной доле данного маршрута, его ландшафтной сложности, а также наличия более конкурентоспособных альтернативных железнодорожных маршрутов по направлению Китай — Европа через Среднюю Азию и Россию, перспективы реализации этого коридора остаются на данный момент самыми туманными.

Описанный выше и другие подобные проекты ориентированы не столько на развитие железнодорожно-транспортной сети Монголии в принципе, сколько на обеспечение международного транзита грузов через Монголию. Приоритетное развитие таких проектов до 2030 г. предполагается более эффективным в силу большей заинтересованности в них соседей Монголии и, следовательно, большей вероятности их финансового участия в их реализации, а также из-за большого размера потенциальной «транзитной ренты» Монголии от непрерывно растущего потока грузов по направлениям Россия — Китай, Китай — Россия и Китай — Европа через Россию.

Литература

1. Асонов Б.А., Петров Б.М. Экономическое сотрудничество Советского Союза с МНР. М.: Экономика, 1971. 167 с.
2. Дацьшен В.Г., Кутилова Л.А., Низовских А.В., Тарасов М.Г. Приенисейская Сибирь в советско-китайских отношениях (1917 - начало 1980-х гг.). Красноярск: СФУ, 2016. 374 с.
3. История Монголии. XX век / отв. ред. Г.С. Яскина. М.: ИВ РАН, 2007. 448 с.
4. К открытию прямого сообщения КНР - МНР - СССР // Бурят-Монгольская правда. 1956. № 5 (6 янв.).
5. Крюков А.М. Пути и тревоги: записки военного железнодорожника. Петрозаводск: Карелия, 1979. 267 с.
6. Лелеко С.В. Железная дорога Наушки - Улан-Батор 70 лет спустя. Пропущенные детали стройки // Монголия сейчас [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mongolnow.com/zheleznaya-doroga-naushki-ulan-bator-70-let-spustya-propushhennye-detali-strojki/> (дата обращения: 05.02.2024).
7. Лузянин С.Г. Российско-монгольские отношения и китайский фактор: современные трансформации // Восточная Азия: факты и аналитика. 2022. № 4. С. 6-15.
8. Председателю Совета министров СССР товарищу Н.А. Булганину // Советская молодежь. 1956. № 4 (5 янв.).
9. Развитие торговли между КНР и МНР // Знамя труда. 1960. № 27 (4 марта).
10. Россия и Китай: четыре века взаимодействия. История, современное состояние и перспективы развития российско-китайских отношений / под ред. А.В. Лукина. М.: Весь мир, 2013. 701 с.
11. Советско-китайские отношения. 1917-1957: сб. документов / отв. ред. И.Ф. Курдюков. М.: Изд-во восточной лит., 1959. 466 с.
12. Советско-китайские отношения. 1952-1955: сб. документов / сост. С.А. Пермяков. М.: Книгоград, 2015. 338 с.
13. Советско-монгольские отношения: 1921-1974. Документы и материалы в 2-х т. М.: Междунар. отношения, 1979. Т. 2. 1941-1974. Ч. I. 560 с.
14. Советско-монгольские отношения: 1921-1974. Документы и материалы. М.: Междунар. отношения, 1979. Т. 2. 1941-1974. Ч. II. 616 с.
15. Советско-монгольские политические отношения. 1953-1964 гг. / отв. ред. А.В. Юрасов. М.: Издательский центр «Воевода», 2023. 776 с.
16. Советско-монгольские экономические связи. 1955-1985 гг.: сб. документов / отв. ред. А.В. Юрасов. М.: Фонд «Связь эпох», 2019. 744 с.
17. Строительство монгольского участка железной дороги Улан-Батор - Цзинин закончено // Вост.-Сиб. правда. 1955. № 87 (13 апр.).
18. Трансмонгольская магистраль // Вост.-Сиб. правда. 1956. № 2 (3 янв.).
19. Трансмонгольская магистраль // Ленинское знамя. 1956. № 5 (14 янв.).
20. Трансмонгольская магистраль // Правда. 1956. № 1 (1 янв.).
21. Третьяков В.Г. Завершение строительства Трансмонгольской железнодорожной магистрали (к 60-летию сдачи в эксплуатацию) // Россия и Монголия: история, дипломатия, экономика, наука. Иркутск: БГУ, 2016. Кн. 6. С. 112-117.
22. Третьяков В.Г. Из опыта пограничного сотрудничества железных дорог России, Монголии и Китая в 1950-1960-е гг. // Россия и Монголия: история, дипломатия, экономика, наука. Иркутск: БГУ, 2016. Кн. 6. С. 228-233.
23. Третьяков В.Г. История сотрудничества СССР и МНР в сфере железнодорожного транспорта (1930-е - 1990 гг.). Иркутск: ИГУ, 1999. 275 с.
24. Третьяков В.Г., Третьяков В.В. К вопросу о выборе времени начала строительства железнодорожного участка Улан-Батор - Дзамын-Удэ // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. 2019. № 4 (64). С. 173-179.