

УДК 338.47  
ББК 65.37  
JEL L92

## Транспортная логистика в обеспечении экономической безопасности России и Монголии. (Часть 1)

**Гончаренко Станислав Степанович**, кандидат экономических наук, президент  
Евро-Азиатского транспортного инновационного центра,  
Новоданиловская набережная, 2, к. 1, 119072, Москва, Россия  
E-mail: [goncharenko.s.s@list.ru](mailto:goncharenko.s.s@list.ru)

**Прокофьева Татьяна Анатольевна**, доктор экономических наук, профессор, профессор  
кафедры логистики и экономической информатики Государственного химико-  
технологического университета им. Д.И. Менделеева, президент Ассоциации «Логинвест»,  
вице-президент Национальной логистической ассоциации (НЛА) России,  
1-я Миусская ул., 3, 125047, Москва, Россия.  
Автор 40 монографий, учебников и учебных пособий и свыше 300 публикаций  
в периодических изданиях и материалах международных и региональных конференций.  
E-mail: [Log-invest@mail.ru](mailto:Log-invest@mail.ru)

**Аннотация.** В статье анализируется экономическая безопасность как составная часть национальной безопасности России и Монголии. Рассматриваются сущность и виды экономической безопасности. Анализируются политические и экономические взаимоотношения между Россией и Монголией, и их эволюция на продолжительном историческом пути, а также роль России в завоевании независимости Монголии. Показана эволюция развития транспортной инфраструктуры Монголии. Большое внимание уделено формированию и развитию Великого чайного пути, охватывающего территорию Китая, Монголии и России, а также развитию интегрированной транспортно-логистической системы России и Монголии, месту и роли Монголии в системе евроазиатских международных транспортных коридоров.

**Ключевые слова:** Россия, Монголия, Китай, экономическая и национальная безопасность, промышленность и транспортная инфраструктура, Великий чайный пути, евроазиатские международные транспортные коридоры.

## Transport logistics in ensuring economic security of Russia and Mongolia. (Part 1)

**Stanislav S. Goncharenko**, Ph.D. in Economics, the President of Euro-Aziatskiy Ttransportation  
Innovation Center, Novodanilovskaya embankment, 2, building 1, 119072, Moscow, Russia  
E-mail: [goncharenko.s.s@list.ru](mailto:goncharenko.s.s@list.ru)

**Taniana A. Prokofieva**, Ph.D. in Economics, professor, logistics' department professor  
at the D.I. Mendeleev University of chemical technology of Russia, the president of Loginvest  
association, Vice President of National Logistics Association (NLA) of Russia,  
1st Miusskaya st., 3, 125047, Moscow, Russia.  
She is an author of 40 scientific books and more than 300 papers published in international and  
national journals books and conference proceedings.  
E-mail: [Log-invest@mail.ru](mailto:Log-invest@mail.ru)

**Annotation.** The article analyzes economic security as an integral part of the national security of Russia and Mongolia. The essence and types of economic security are considered. The article analyzes the political and economic relations between Russia and Mongolia and their evolution over a long historical path, as well as the role of Russia in the independence of Mongolia.

The evolution of transport infrastructure development in Mongolia is shown. Much attention is paid to the formation and development of the Great tea route, covering China, Mongolia and Russia, as well as the development of integrated transport and logistics system of Russia and Mongolia, the place and role of Mongolia in the system of Eurasian international transport corridors.

**Keyword:** Russia and Mongolia, China, economic and national security, industry and transport infrastructure, the Great tea route, Euro-Asian international transport corridors.

### **Введение**

Обеспечение экономической безопасности государств в условиях резко обострившихся вызовов глобализации становится первостепенной задачей любого государства. Современный исторический этап характеризуется повышающимся накалом борьбы за источники сырья, попыткой захвата уже распределенных и освоенных товарных рынков, включая национальные.

Борьба распространяется и на сферу мировой торговли, на механизмы ее обеспечения: международную транспортно-логистическую систему, фискальную систему ввоза и вывоза товаров, включая таможенный контроль.

Все больше проявляется рациональность расширения и углубления торговых связей на региональном и особенно соседском уровне, исключающем многочисленных международных посредников, кардинально сокращающем транспортное плечо между производителями продукции и ее зарубежными потребителями.

Исходя из этих позиций совместного обеспечения экономической безопасности государств, актуальной проблемой является расширение торгового партнерства между Россией и Монголией.

### **Экономическая безопасность как составная часть национальной безопасности России и Монголии. Сущность и виды экономической безопасности**

Экономическая безопасность является материальной основой национальной безопасности. Она гарантирует независимость государства, создает возможность реализации независимой экономической политики, и наращивает способности для устойчивого социально-экономического формирования страны в условиях глобализации мировой экономики и повышения геополитических рисков.

Под **объектом экономической безопасности** понимают экономическую систему в целом. Под составляющими экономической безопасности: природные ресурсы, производственные и непроизводственные фонды, недвижимость, финансовые ресурсы, хозяйственные структуры, семья, отдельная личность.

Обеспечение экономической безопасности для Монголии играет особую роль. Это связано с ее географическим положением между двух великих государств Россией и Китаем, отсутствием соседства с другими государствами, отсутствием выхода в Мировой океан.

И, несмотря на стремление Монголии расширить свои экономические связи с другими государствами, реализация этих устремлений связана с прохождением грузов и пассажиропотоков через Россию или Китай. Это относится ко всем видам транспорта: железнодорожному, автомобильному, воздушному.

В этих условиях наиболее опасны для Монголии тенденции неокOLONиализма, все активнее проявляющиеся на настоящем историческом этапе.

В последние годы на экономическую безопасность Монголии влияет то, что современная экономика Монголии переживает бум, связанный с развитием горнодобывающей промышленности. Именно минеральное сырье является основой экономики этой страны.

На рис. 1 представлена Горнопромышленная карта Монголии.

Экспортная оценка полезных ископаемых Монголии составляет около 1.3 трлн. долл. Из них в 306 млрд. долл. оцениваются запасы меди, в 128 млрд. долл. – угля, в 62 млрд. долл.

– золота, в 30 млрд. долл. – железной руды, в 28 млрд. долл. – фосфора, в 16 млрд. долл. – цинка, в 4.1 млрд. долл. – урана, в 2 млрд. долл. – серебра и т.д.

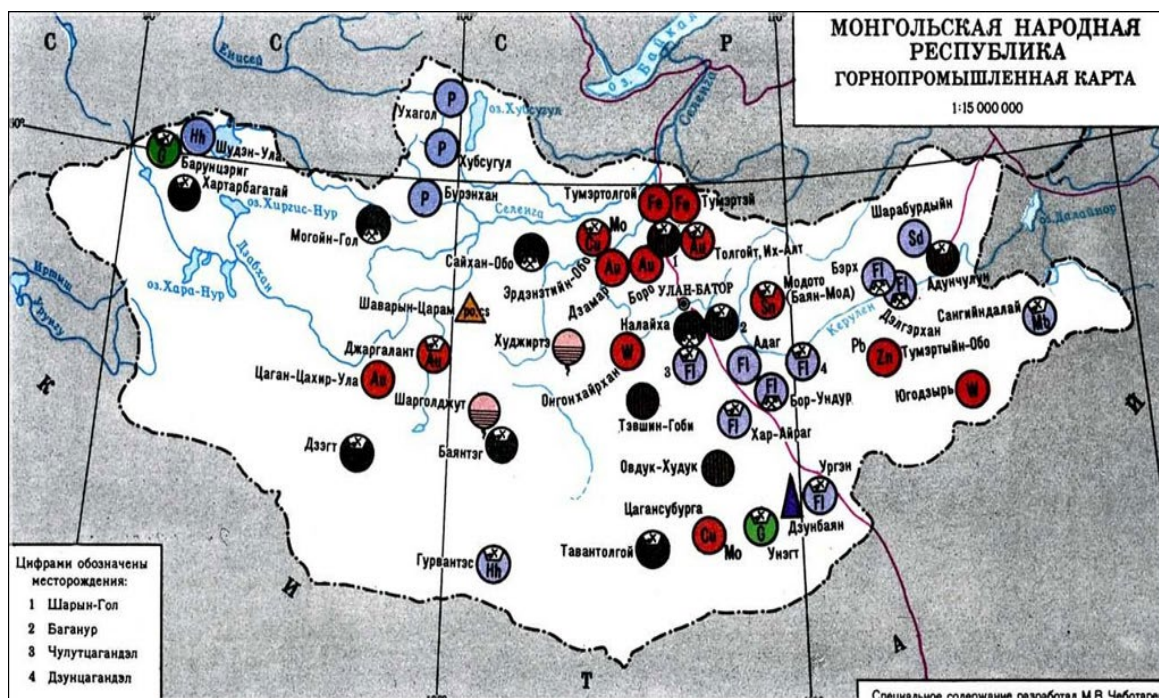


Рис. 1. Горнопромышленная карта Монголии<sup>1</sup>

В экспорте Монголии в постсоветское время постоянно увеличивается доля Китая, который уже в период до 2011 г. приблизился к половине общего объема экспорта (см. рис. 2).

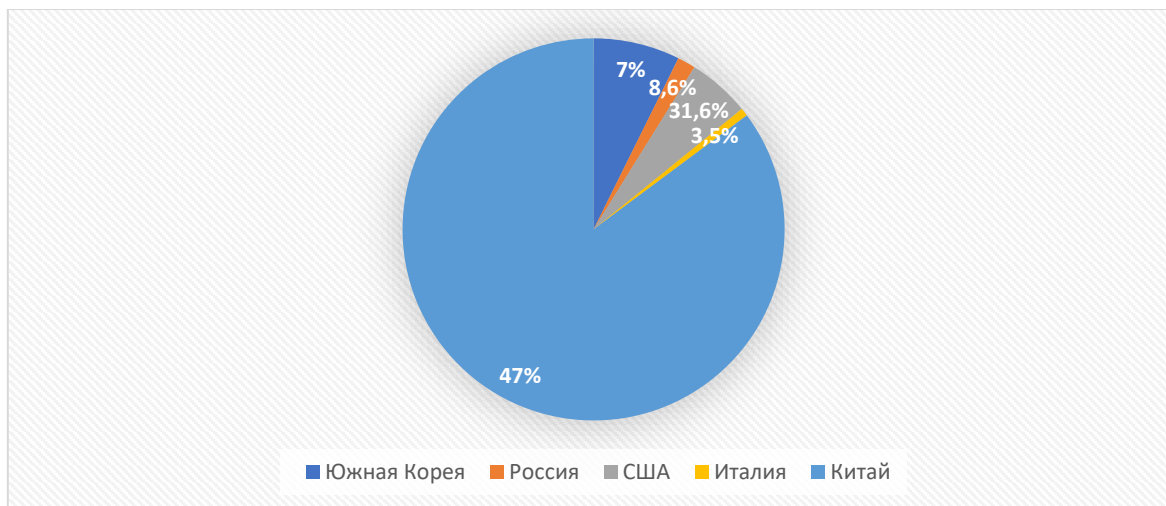


Рис. 2. Крупнейшие торговые партнеры в экспорте Монголии в 2011г., %

Китай стал фактическим монополистом в области экспорта Монголии: львиная доля сельскохозяйственной продукции (пух козы, кожи, шкур) и горнодобывающей продукции (уголь, медь, золото) закупается китайской стороной, а в процентном отношении – доля Китая составляет 92,2%.

<sup>1</sup> Электронный ресурс. – Режим доступа: <https://yandex.ru/search/?lr=10747&clid=2186617&win=432&text=%D0%9C%D0%BE%D0%BD%D0%B3%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%8F%20%D0%93%D0%BE%D1%80%D0%BD%D0%BE%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%BC%D1%8B%D1%88%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%B0%D1%8F%20%D0%BA%D0%B0%D1%80%D1%82%D0%B0>

В экспорте сырья из Монголии заинтересованы многие страны. Они же заинтересованы и в собственных поставках в эту страну. Характер динамики экспортно-импортного обмена и основные партнеры представлены на рис. 3. С этим в основном связаны и внешние инвестиции в экономику Монголии.



Рис. 3. Главные партнеры в развитии Монгольской экономики<sup>2</sup>

В 2017 г. экспорт Монголии достигал \$6,88 миллиард. Наиболее крупными статьями экспорта являлись угольные брикеты, которые представляют 33% от общего объема экспорта Монголия, а затем медная руда, на долю которых приходится 23,6%, рис. 4.

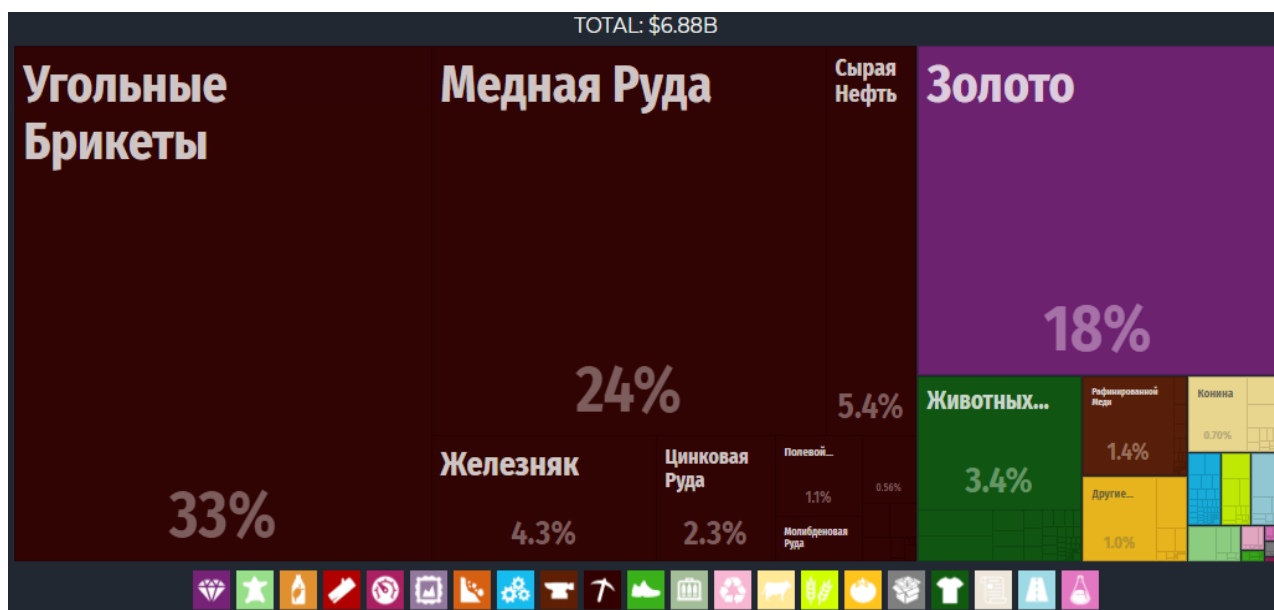


Рис. 4. Экспорт Монголии в 2017 г.

Импорт Монголии в 2017 г. оценивался в \$4,5 млрд. Самые крупные статьи: нефтепродукты – 17,9% от общего объема импорта Монголия, а затем, автомобили – 5,85%, рис. 5.

<sup>2</sup> Электронный ресурс. – Режим доступа: [https://yandex.ru/images/search?text=%D0%9C%D0%BE%D0%BD%D0%B3%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%8F%20%D0%98%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5%20%D0%B8%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%86%D0%B8%D0%B8&stype=image&lr=10747&source=wiz&pos=7&img\\_url=http%3A%2F%2Fcdn.vedomosti.ru%2Fimage%2F2015%2F3w%2F9cj7%2Fdefault-c4.png&rpt=simage](https://yandex.ru/images/search?text=%D0%9C%D0%BE%D0%BD%D0%B3%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%8F%20%D0%98%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5%20%D0%B8%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%86%D0%B8%D0%B8&stype=image&lr=10747&source=wiz&pos=7&img_url=http%3A%2F%2Fcdn.vedomosti.ru%2Fimage%2F2015%2F3w%2F9cj7%2Fdefault-c4.png&rpt=simage).

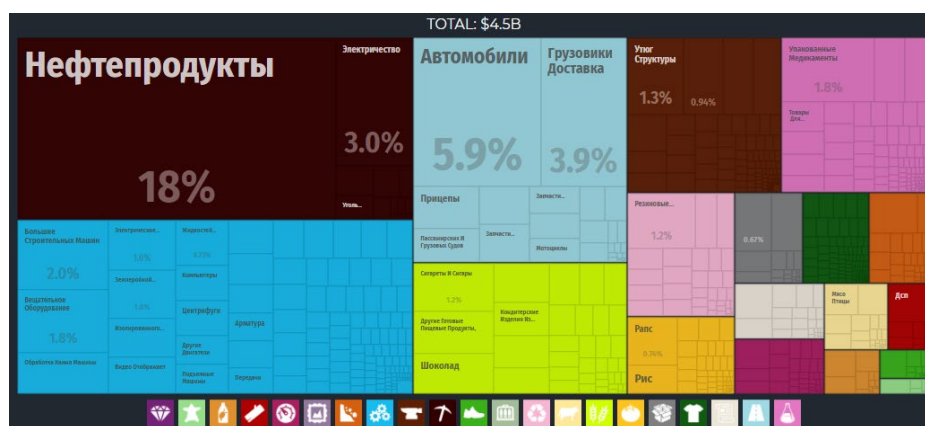


Рис. 5. Импорт Монголии в 2017 г.

Наиболее крупные экспортные направления: Китай (\$5,23 миллиард), Великобритания (\$663 миллиона), Швейцария (\$662 миллиона), Россия (\$57,4 миллиона) и Италия (\$51,6 миллиона), рис. 6.

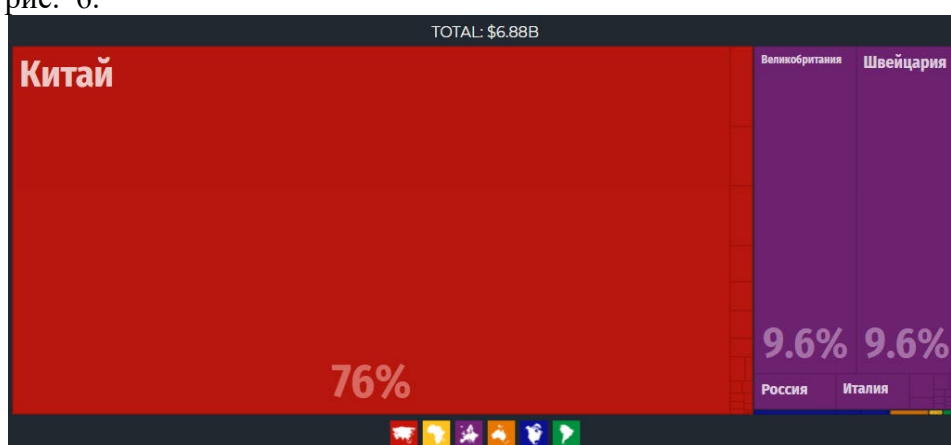


Рис. 6. Наиболее крупные направления экспорта Монголии

Наиболее крупные поставщики: Китай (\$1,42 миллиард), Россия (\$1,25 миллиард), Япония (\$389 миллиона), Южная Корея (\$203 миллиона) и США (\$197 миллиона), рис. 7.



Рис. 7. Наиболее крупные поставщики импорта Монголии <sup>3</sup>

Сырьевая база Монголии больше всего интересует иностранных партнеров. За период 26 лет, 1990-2016 гг. около 14 тыс. иностранных компаний из 112 стран вложили более 16 млрд. долл. ПИИ в экономику этой страны. Из них за период 2005-2016 гг. 72,5 процента

<sup>3</sup> Электронный ресурс. – Режим доступа: <https://oec.world/de/profile/country/mng/>.

ПИИ (прямых иностранных инвестиций) были вложены в горнодобывающую промышленность, геологический и нефтяной секторы.



Рис. 8. Динамика иностранных инвестиций <sup>4</sup>

Как видно из динамики последних десятилетий Китай и в инвестициях является фактическим монополистом (см. рис. 8).

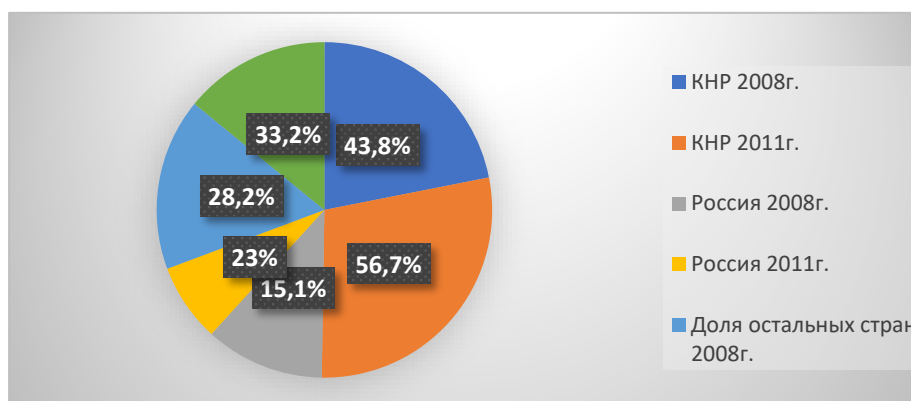


Рис. 9. Соотношение иностранных инвестиций государств, вложенных в экономику Монголии в 2008 и 2011 гг.

Как видно из показателей, представленных на рис. 9, Китай наращивает свое финансовое, инвестиционное присутствие в Монголии, которое уже превысило половину всех иностранных инвестиций в эту страну. А вложения России сокращаются, ее позиции, влияние в этой стране ослабевают.

В настоящее время существует высокая вероятность превращения Монголии в сырьевой придаток Китая в результате выбранной Пекином стратегии. Китайские компании, в основном нацелены на покупку крупных месторождений полезных ископаемых зарубежных стран с целью дальнейшей добычи и транспортировки для переработки на их территориях [11]. Наиболее желаемым вариантом для КНР является прямой доступ к сырьевым активам (природным ресурсам и инфраструктуре) путем получения лицензий на геологоразведку, разведку и добычу сырья, участия в капитале компаний и т.д. Это касается, включая и Казахстан, следующих государств: Туркменистан, Узбекистан, Россия, Австралия, Иран, страны Африки Горнопромышленная карта Монголии Горнопромышленная карта Монголии [12]. Таким образом, Китай фактически проводит политику неокOLONIALИЗМА в отношении многих стран, не исключая Монголию.

Поэтому обеспечение национальной безопасности Монголии и ее материальной основы – экономической безопасности является сложной задачей балансирования между

<sup>4</sup> Электронный ресурс. – Режим доступа: <http://asiarussia.ru/news/16169/>.

двумя центрами силы: Россией и Китаем, не нарушая добрососедских отношений ни с одной из них. С другой стороны, Монголии необходимо использовать могущество этих государств для сдерживания политического и экономического давления на политическую самостоятельность Монголии. Со стороны России неизбежно будет ощущаться политическое и отчасти экономическое влияние на Монголию. Но не будет стремления аннексии территории Монголии по объективным предпосылкам. У России своей территории достаточно, тем более что огромная ее часть является слабозаселенной и малоосвоенной.

У Китая ситуация иная – густо заселенная территория, поэтому существует объективное стремление к расселению и расширению территории.

Полной же экономической самостоятельности у Монголии не может быть по определению, исходя из ее географического положения, малой численности населения, фрагментарного развития промышленности и сельского хозяйства, зависимости от внешнего поступления основных видов продукции, включая продовольствие, а также углеводородное сырье: нефть, газ.

### **О роли России на пути Монголии к достижению независимости**

Рассматривая политические и экономические взаимоотношения между Россией и Монголией нельзя не учитывать эволюцию их взаимосвязей на продолжительном историческом пути и роли России в завоевании независимости Монголии.

Путь к национальному суверенитету и независимости Монголии был долгим и трудным.

В начале XVII в. маньчжуры постепенно покорили монголов. Сначала собирая с них дань, затем присоединив к себе Внутреннюю Монголию. Захватив Пекин в 1644 году, и образовав династию Цин, маньчжуры присоединили всю Монголию в 1694 году.

В 1725 году Россия и империя Цин подписали договор об общей границе. При этом после 130 лет войн Империя Цин полностью подчинила себе Монголию. Поскольку сами маньчжуры были кочевниками, они запретили китайцам формировать любые отношения с монголами. Китайским купцам было запрещено проживать в Монголии, и заниматься любой деятельностью кроме торговли. При этом купцы могли приезжать в Монголию только по определенному маршруту. Таким образом, Монголия стала периферийной вассальной провинцией империи Цин с определенной автономией.

Таким образом, в течение нескольких веков китайская империя Цин проводила стратегию раздробления и колонизации Монголии.<sup>5</sup> Особенно это проявлялось в конце XIX века и начале XX века, когда Монголия была полностью экономически подавлена Китаем, большинство населения Монголии оказалось в долгах у китайских торговцев, практикующих жесткие меры по взиманию долгов с отчуждением собственности должника и даже жестокого наказания неимущих должников. И только Россия спасла население Монголии от истребления, поддержав национально освободительное движение и революционные преобразования в этой стране.

Первый этап борьбы начался в 1900-1911 гг., когда национально-освободительное движение против правления Цин Китая над Монголией было сложным этапом. Завершился первый этап в 1911 гг. победой в национально освободительной революции. В итоге Монголия стала независимой в с теократической формой абсолютной монархии.

Второй этап продолжался с 1911 по 1921 гг. Страна была оккупирована китайскими войсками. В 1919 г. гражданским населением было начато сопротивление против иностранных оккупантов. Второй этап был завершен победой национально-демократической революции 1921 года, которая освободила страну от китайской власти, но и положила начало сближению между Монголией и СССР. В начале 20 в. Монголия находилась на периферии китайской империи Цин [22]. Понимание монголами ускорило в необходимости национальной независимости, развития политической активности и национально-освободительной борьбы [18].

---

<sup>5</sup> История Монголии. Электронный ресурс. – Режим доступа: <https://legendtour.ru/rus/mongolia/history/>.

Независимость Монголии была провозглашена в 1911 г. с возведения на трон «великого хана» Монголии Джебзундамба-Хутухты Богдо-гэгэна. На трон могли претендовать исключительно только прямые потомки Золотого клана Чингисхана.<sup>6</sup> В 1921 году ситуация в стране продиктовала решение – объявить Монголию ограниченной монархией.

После смерти Богдо-гэгэна Джебзундамба-Хутухты в 1924 г. пленум ЦК МНП принял постановление о превращении Монголии в республику с передачей высшей государственной власти Великому Народному Хуралу и избранному им правительству. Великий Хурал принял первую Конституцию республиканской Монголии, в соответствии с которой высшая государственная власть принадлежит трудящимся. Были проведены выборы в местные органы власти - в хуралы, где власть стала принадлежать аратам.

#### **Китай-Монголия-Россия на маршруте «Чайный путь»**

Великий чайный путь пролегал в 16-19 веках между Азией и Европой. Великий чайный путь, охватывающий территорию Китая, Монголии, России, существует уже более двухсот лет. Он оказал огромное влияние на Россию, Монголию и Китай на социально-экономическое и культурное развитие стран, а также сыграл огромную роль в сближении народов. Чайный путь изменил жизнь во многих деревнях и провинциальных городах, жители получили прекрасную возможность не только покупать и обменивать товары, но и могли по пути работать. Чайный маршрут положительно сказался на темпах развития Сибири и Дальнего Востока России<sup>7</sup>. Движение караванов из России в Китай и из Китая в Россию следовало по маршруту, показанному на рис. 10.



*Рис. 10. Торговые пути<sup>8</sup>*

В 1666 году первый торговый караван был отправлен из Москвы в Китай. Бухарские купцы часто выступали посредниками в торговых отношениях между Россией и странами Востока. Несмотря на потери и высокие торговые издержки, общий результат торговли с в Китаем оказался очень выгодным. Прибыль от торгов в Пекине составила почти 100%. Прибыль от китайских товаров в России – более 300%.<sup>9</sup> Это вызвало исключительный интерес к торговле с Китаем в правительственных и торговых кругах России.

<sup>6</sup> Борьба Монголии за независимость (1900-2021 гг.) и становление политической системы страны Ядамсурэн Энхбаатар. Электронный ресурс. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/borba-mongolii-za-nezavisimost-1900-1921-gg-i-stanovlenie-politicheskoy-sistemy-strany/viewer>.

<sup>7</sup> Великий чайный путь. Электронный ресурс. – Режим доступа: <https://www.tea-terra.ru/2014/12/13/19783/>.

<sup>8</sup> Электронный ресурс. – Режим доступа: <https://turvu.ru/velikiy-chaynyiy-put/>.

<sup>9</sup> Там же.

В 1728 году Россия заключила с Китаем Кяхтинский договор, который установил границу между государствами. С российской стороны границы был построен торговый городок Троицкосавск (далее Кяхта), с китайской стороны – и китайский торговый городок Маймачен. В 1792 в Кяхту была переведена таможня из Иркутска. Здесь были введены торговые пошлины, и вся торговля с Китаем и Монголией находилась под контролем. Расцвет торговли чаем по сухопутному маршруту продолжался до конца XIX века. После строительства Суэцкого канала, который удешевил доставку чая в Европу, и с началом производства чая в Индии и на Цейлоне, чайный путь через Россию постепенно теряет свое значение. Большая часть чая начала перевозиться морем. Из Ухани, куда привезли чай из южных провинций Китая, он направился в город Ханькоу. Здесь работал крупнейший чайный рынок в Китае. В 1861 году русскими купцами был построен русский морской порт, из которого чай на кораблях доставлялся в Европу и Россию, Одессу.<sup>10</sup>

Существовали различные маршруты доставки китайского чая в соседние страны. Так по существовавшей «Конной чайной дороге» (Ча Ма Дао), шли караваны в Тибет. Обмен был бартерным - чай в обмен на тибетских лошадей. «Русский» маршрут пролегал от Пекина до Москвы, составлял около 9000 км. По объемам торгового оборота Чайный путь лишь немногим уступал традиционным маршрутам Великого Шелкового пути, пролежавшим через Центральную Азию и Ближний Восток в Европу.

«Русский чайный путь» начинался в Ухане и проходил более чем через 150 городов трех стран<sup>11</sup>. Кяхта в тот период была главным торговым центром чайной дороги. Ее называли «русская столица чая». Из Кяхты маршрут шел в Верхнеудинск (ныне Улан-Удэ) – Иркутск – Красноярск – Нижний Новгород – Москва – Санкт-Петербург.

Помимо маршрута «на запад России» существовал водный и наземный маршрут, на северо-восток России, вдоль реки Лены через Якутск на Аляску. В Приморье чай доставлялся через Владивосток. В 1903 году было завершено строительство Транссибирской магистрали, что положило конец караванной торговле. Благодаря высокой скорости доставки, чай в России стоил дешево, и его использование становится широко распространенным.

По Чайному пути проходила не только торговля чаем и не только с Китаем, но также осуществлялась, и торговля с Монголией. Причем на монгольском рынке российские купцы конкурировали с китайскими. Так, по отчетам агента Министерства торговли и промышленности в Монголии Балобана А.П.,<sup>12</sup> в Маймачене, этой монгольской Кяхте, было значительное представительство китайцев. Монгольский рынок в основном был захвачен китайцами.

Ввоз и вывоз товаров между Россией и Монголией в начале XXI века осуществлялся через шесть пунктов пропуска: Маньчжурию, Кяхту, Хангинскую заставу, Кош-Агач, Катон-Карагай и Зайсан.

Россия внимательно изучала возможности торговых и в целом экономических отношений, а также транспортных связей с Монголией. Этому посвящены многие исследования, статистические отчеты и картографические материалы, в том числе.<sup>13,14,15</sup>

---

<sup>10</sup> История Великого чайного пути. Электронный ресурс. – Режим доступа: <http://rams-international.ru/chainy-put/37/>.

<sup>11</sup> Там же.

<sup>12</sup> Монголия в современном торгово-экономическом отношении. Отчет Агента Министерства Торговли и Промышленности в Монголии А.П. Балобана за 1912-1913 г. Министерство Торговли и Промышленности. Отдел торговли. Петроград: Типография Киришбаума. 1914. – 203 с. Библ. ИВ РАН.

<sup>13</sup> М.И. Боголепов, М.Н.Соболев. Очерки Русско-Монгольской торговли. Экспедиция в Монголию 1910. Томск: Труды Томского о-ва изучения Сибири. Т.1. 1910. – 501 с. Библ. ИВ РАН.

<sup>14</sup> П.А. Бобрик Монголия. Очерк торгово-промышленного и административного быта (поездка в Монголию в 1913 г.). – Владивосток: Типо-ценнография газеты «Далекая Окраина». –1914. – 46 с. Библ. ИВ РАН.

<sup>15</sup> Район Кяхтинской железной дороги в экономическом отношении. С-Петербург: М.П.С., Тип. А.С. Суворина. – 1913. 212 с., Библ. ИВ РАН.

### От экономического сотрудничества к социалистической интеграции

В 1924 году Великий Народный Хурал провозгласил независимую Монгольскую народную республику. Она фактически пошла по тому же пути что и России: была достигнута массовая грамотность, активизировалась хозяйственная жизнь. Государство из аграрного превратилось в аграрно-индустриальное.

В 1947 году была построена железнодорожная линия Наушки – Улан-Батор. В 1949 году было учреждено советско-монгольское акционерное общество «Улан-Баторская железная дорога». В 1954 году по договоренности с СССР была построена трансмонгольская железная дорога (1100 км), соединившая СССР, Монголию и Китай.

В 1956 г. была организована общегосударственная кампания по улучшению здоровья населения. Были ликвидированы очаги распространения венерических заболеваний. Была полностью ликвидирована безграмотность, В 1959 г. началось развитие земледелия, освоение целинных земель. началась коллективизация. В целом завершилась коллективизация скотоводов. Началось развитие земледелия и освоение целины. Это было одно из самых крупных мероприятий в истории Монголии.

Основой монгольской промышленности до Второй мировой войны являлась почти исключительно переработка животноводческого сырья, и выпуск шерстяных тканей, войлока, изделий из кожи и пищевые продукты.

Рост промышленной продукции за 2 послевоенных десятилетия значителен (табл. 1).

**Таблица 1. Динамика развития производства основных видов промышленной продукции за период 1940-1958 гг.<sup>16</sup>**

Виды продукции	измерения	1940 г.	1947 г.	1952 г.	1957 г.	1958 г.
Уголь .....	тыс. т	174,1	260,5	240,2	407,7	472,9
Электроэнергия . . . .	млн. кВт-ч	11,5	16,8	22,7	84,4	85,4
Плавленый шпат . . . .	тыс. т	—	—	—	33,5	32,2
Нефть .....	тыс. т	—	—	—	22,6	35,4
Бензин .....	тыс. т	—	—	—	7,3	13,8
Дизельное топливо . . .	тыс. т	—	—	—	2,6	6,8
Кирпич .....	млн. шт.	2,1	—	8,0	39,2	60,6
Известь .....	тыс. т	и	—	3,5	12,8	17,3
Алебастр.....	тыс. т	—	0,2	0,2	1,5	1,2
Лиловая древесина . . .	тыс. м <sup>3</sup>	—	43,4	6,0	127,7	245,4
Пиломатериалы . . . .	тыс. м <sup>3</sup>	—	8,6	10,8	42,4	66,2
Шерсть мытая . . . .	тыс. т	1,7	4,5	4,6	5,0	4,5
Войлок юртовый . . . .	тыс. м	135,9	163,8	203,8	387,1	428,7
Обувь валяная . . . .	тыс. пар	84,1	148,3	83,9	240,4	186,2
Кожи крупные . . . .	тыс. шт.	73,7	80,1	76,9	137,9	136,0
Кожи мелкие <b>всего</b> . . .	тыс. шт.	78,9	215,0	490,1	1	1
<b>в том числе шевро</b> . . . .	тыс. шт.	—	42,4	297,0	690,1	583,2
Обувь кожаная . . . .	тыс. пар	163,3	173,4	135,7	574,3	635,2
Пальто кожаные . . . .	тыс. шт.	—	—	3,0	10,2	14,4
Стулья.....	тыс. шт.	—	—	—	24,7	29,7
Спички .....	млн. короб.	—	—	1,2	19,2	30,2
Мыло хозяйственное . . .	т	386,0	786,4	710,8	1	1
Мыло туалетное . . . .	тыс. кусков	—	—	485,8	224,1	567,5
Хлебобулочные изделия	тыс. т	—	—	5,8	7,3	7,2
Кондитерские изделия	тыс. т	—	—	1,6	3,1	3,3
Мясо**.....	тыс. т	4,8	12,0	6,0	11,7	10,1
Колбасные изделия . . .	т	388,0	199,6	301,9	537,0	510,1
Кишки.....	тыс. пучков	—	387,2	289,6	601,1	467,5
Рыба (улов).....	т	—	26,0	135,2	759,5	574,6
Масло сливочное*** . . .	тыс. т	—	2,5	5,2	5,4	4,9
Спирт .....	тыс. л	—	69,3	370,0	501,8	378,7
Водочные изделия . . . .	тыс. л	—	1 127,8	712,6	1	966,6
Пиво.....	тыс. л	—	294,0	1 022,6	1	1
Бочки .....	тыс. шт.	—	34,4	65,8	68,7	48,2
Соль.....	тыс. т	—	0,1	0,9	4,2	4,5

<sup>16</sup> Баврин Е.П., Мещеряков М.В. Монгольская народная республика: экономика и внешняя торговля. М.: Внешторгиздат. – 1961. – С.76.

За период 1948–1958 гг. импорт МНР по стоимости увеличился в 2,2 и экспорт – в 1,7 раза.

Быстрое развитие промышленности с освоением новых отраслей: горнодобывающей и нефтепереработки, а также агросектора потребовало импорта автомобилей, тракторов, комбайнов, других сельхозмашин, горношахтного оборудования, буровых станков, мощных тепловозов и подвижного состава, проката черных металлов и нефтепродуктов, строительных материалов. Удельный вес машин и оборудования возрос с 24% в 1952 г. до 40% в 1958 г. Только за период 1950–1958 гг. МНР импортировала 9650 автомобилей, 900 тракторов, 400 комбайнов, 30 тепловозов, 200 пассажирских и товарных вагонов, 350 бульдозеров и скреперов, 169 тыс. т проката черных металлов, 561 тыс. т нефтепродуктов.

**Таблица 2. Структура экспорта СССР в Монголию за 1946-1959 гг.<sup>17</sup>, млн. руб.**

Товары	1946 г.*	1950 г.*	1957 г.*	1958 г.**	1959 г.®
Импорт всего.....	168	173	271	259	315
в том числе:					
Машины и оборудование . . .	11	26	81	94	140
из них:					
оборудование комплектных предприятий . . .	—	—	27	23	40
Топливо, минеральное сырье и металлы .....	19	20	27	29	37
Промышленные и продовольственные товары народного потребления . . .	120	110	133	112	111
из них:					
продовольственные . . .	51	53	57	56	58
промышленные .....	69	57	76	53	53

В послевоенный период при значительной помощи Советского Союза были построены на местном сырье крупные предприятия тяжелого машиностроения, а также обрабатывающей промышленности.

Большинство промышленных предприятий находится в Улан-Баторе. В Дархне начал работать угледобывающий, чугунолитейный и сталеплавильный комплексы.

**Таблица 3. Структура экспорта Монголии в СССР за 1946-1959 гг.<sup>18</sup>**

Товары	Единица измерения	1946 г.	1950 г.	1957 г.	1958 г.	1959 г.	Уд. вес в поставках 1959 г.
Экспорт всего.....	млн. руб.	ИЗ	157	200	189	198	100
в том числе:							
Руды и концентраты металлические, нерудные ископаемые . . .			7,0	8,3	9,3	7,5	3,8
Сырье животного происхождения .....		82,3	70,7	105,3	88,9	96,4	48,7
Шерсть .....	тыс. т	15,1	12,3	10,5	8,9	9,2	38,3
Пушнина и мех- сырье	млн. руб.	13,4	15,0	5,2	3,8	4,2	2,1
Продовольственные товары и сырье для их производства . . . .		26,7	76,9	85,3	89,5	96,0	48,5
Зерно (ячмень, овес) . .	тыс. т	—	—	—	—	9,5	0,9
Скот мясной <u>убойный</u> . .	тыс. т	39,7	102,2	82,3	91,3	94,4	39,6
Масло сливочное . . .	<u>живого веса</u> т	0,4	4,1	4,6	3,6	3,9	6,1

<sup>17</sup> Баврин Е.П., Мещеряков М.В. Монгольская народная республика: экономика и внешняя торговля. М.: Внешторгиздат. – 1961. – С. 122.

<sup>18</sup> Там же. – С. 123.

С 1960 г. началась урбанизация Монголии. Самые крупные предприятия находятся в городах: Эрдэнэт, Сухэ-Батор, Баганур, Чойбалсан. С помощью Советского Союза, а затем и стран-членов СЭВ была создана основа промышленности страны.

**Таблица 4. Торговое взаимодействие Монголии с другими социалистическими странами**

Страна	Экспорт в Монголию	Импорт из Монголии
Чехословакия	группа промышленных товаров народного потребления, некоторые виды оборудования для легкой и пищевой промышленности, автомобили грузовые и легковые, автобусы, некоторые виды сельскохозяйственных машин	шерсть, кожевенное сырье, пушнина, кишки, животный волос
Польша	мотоциклы, легковые автомобили, медицинское оборудование и медицинские инструменты, медикаменты, шерстяные и хлопчатобумажные ткани.	шерсть различных видов, животный волос, пушнину, кожевенное сырье
ГДР	радиоприемники, швейные машины, электронагревательные приборы, медицинское оборудование, велосипеды, хлопчатобумажные ткани, трикотаж	мясо, пушно-меховое и кожевенное сырье, животный волос, шерсть овечью и верблюжью
Венгрия	оборудование для мукомольных мельниц, медицинское оборудование, медикаменты, бумагу, хлопчатобумажные ткани	овечью шерсть, кожевенное сырье, конский волос, кишки и некоторые другие виды животноводческой продукции

В следующий период темпы роста экономики Монголии не снижаются

Предметы труда в Монголии производятся в основном собственными силами, в импорте значительную часть составляют орудия труда. Товарная структура импорта МНР в 1974 г., например, была такой: машины и оборудование — 33,1%, топливо, минеральное сырье и металлы — 9,5, сырье растительного и животноводческого происхождения, а также продовольственные товары — 13,8, промышленные товары народного потребления — 36,3, химические продукты, удобрения, каучук, стройматериалы и др. — 7,3%.

Только в течение третьей (1961–1965) и четвертой (1966–1970) пятилеток было построено и реконструировано около 200 промышленных объектов.

В 1975 г. удельный вес промышленности в производстве совокупного общественного продукта составил 38% по сравнению с 19% в 1957 г., в создании национального дохода — 30% по сравнению с 14% в 1960 г., в совокупной продукции промышленности и сельского хозяйства — около 52% по сравнению с 45% в 1960 г.

Валовая промышленная продукция с 1961 по 1970 г. увеличилась при среднегодовом темпе прироста в 9,8% в 2,6 раза.

В течение 15 лет (1961–1975) наиболее быстрыми темпами развивались энергетическая, металлообрабатывающая, лесная и деревообрабатывающая отрасли, а также производство строительных материалов; из отраслей легкой промышленности — швейная, кожевенная, меховая, обувная и некоторые другие (табл. 5). Так, среднегодовые темпы прироста в электроэнергетической промышленности составляли 17,0%, в металлообрабатывающей — 12,4, в лесной и деревообрабатывающей — 9,1, в швейной — 14,25, в кожевенной, меховой и обувной — 8,75%.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Гербова А.А., Шурубович А.В. Развитие промышленности МНР на современном этапе. М.: Изд. Наука. Главная редакция Восточной литературы. – 1978. – 114 с.

**Таблица 5. Производство основных видов промышленной продукции**

Продукция	1960 г.	1965 г.	1970 г.	1974 г.	1975 г.
Электроэнергия, млн. кВт-ч	106,4	267,5	548,3	741,1	817,8
Уголь, тыс. т	618,8	989,5	1999,3	2473,7	2719,6
Плавленый шпат, тыс. т	40,3	49,6	76,9	271,5	290,6
Деловая древесина, тыс. куб. м	354,8	474,8	664,8	872,0	975,7
Шерсть мытая, тыс. т	5,6	7,9	9,8	11,0	11,6
Войлок, тыс. м	295,2	445,8	550,2	564,6	600,0
Кожи крупные, тыс. т	0,5	1,0	1,3	1,2	1,1
Кожи мелкие, тыс. шт.	846,4	1907,3	2614,3	2998,4	3193,3
Кожаная обувь, тыс. пар	904,3	1403,0	1621,5	1804,3	1780,1
Шерстяные ткани, тыс. пог. м	229,1	514,1	623,7	878,9	910,8
Мясо**, тыс. т	12,8	19,6	34,9	47,7	53,7
Мука, тыс. т	26,3	77,1	83,2	121,2	105,7
Хлебобулочные изделия, тыс. т	9,9	22,4	28,0	36,9	38,4

В период с 1972 по 1990 гг. Советский Союз выделил Монголии 10 миллиардов рублей. Данные кредиты дали еще больший толчок к социально-экономическому развитию Монголии. В начале 70-х в г. Эрдэнэт развернулось строительство ГОКа (горно-обогатительного комбината) по выпуску концентрата меди и молибден. Данный объект начал выпускать продукцию в 1980 г. Этот комбинат входит в десятку мировых лидеров и стал основным фактором в изменении структуры экономики Монголии. Построенный с помощью СССР комбинат «Эрдэнэт» вносит половину бюджета страны.

Сейчас Монголия производит тысячи видов промышленных и сельскохозяйственных продуктов. Большая часть выпускаемой продукции потребляется на внутреннем рынке. Но экспортными видами продукции являются меха, шерсть, кожа, кожаные и меховые изделия, скот и продукты животноводства, фосфориты, флюориты, рудный молибден.<sup>20,21</sup>

Поддержка Советского Союза и других социалистических стран обеспечили высокие темпы развития промышленного производства (табл. 6).

**Таблица 6. Среднегодовой прирост промышленной продукции МНР**

Годы	Среднегодовой прирост
Первый пятилетний план (1948 — 1962 гг.)	1,4
Второй пятилетний план (1953 — 1957 гг.)	13,1
Трехлетний план (1958 — 1960 гг.)	17,9
Третий пятилетний план (1961 — 1965 гг.)	9,8
Четвертый пятилетний план (1966 — 1970 гг.)	9,9
Пятый пятилетний план (1971 — 1975 гг.)	9,2
Шестой пятилетний план (1976 — 1980 гг.)	10,0

<sup>20</sup> Промышленность Монголии. Справочник. Электронный ресурс. – Режим доступа:

[https://spravochnick.ru/ekonomika/vidy\\_i\\_formy\\_promyshlennosti/promyshlennost\\_mongolii/](https://spravochnick.ru/ekonomika/vidy_i_formy_promyshlennosti/promyshlennost_mongolii/).

<sup>21</sup> История Монголии. Период строительства социализма. Электронный ресурс. – Режим доступа: <https://legendtour.ru/rus/mongolia/text/pages-history-8.shtml>.

Участие социалистических государств подтверждается тем, что Советский Союз оказал содействие в создании современных отраслей народного хозяйства, сооружении около 500 объектов промышленности, сельского хозяйства, транспорта, связи, жилого фонда и объектов культурно-бытового назначения.

Наряду с Советским Союзом содействие в строительстве в МНР объектов народного хозяйства оказывают и другие страны СЭВ. Так, в создании Дарханского промышленного комплекса участвовали НРБ, ГДР, СССР, ПНР, ВНР и ЧССР; при содействии НРБ были сооружены Дарханская овчинно-шубная фабрика, мясокомбинат в г. Чойбалсане, фруктовые хозяйства в Орхоне и Шарын-Голе, овощное хозяйство в г. Улан-Баторе; при содействии ГДР — крупнейший в Азии Улан-Баторский мясокомбинат, ковровая фабрика и ряд других объектов; с помощью СРР — здание Улан-Баторского цирка; при содействии ВНР — швейная фабрика и биокомбинат в г. Улан-Баторе, Дарханский мясокомбинат; с помощью ЧССР — цементный завод в г. Дархане, здание центральной клиники в г. Улан-Баторе, обувная фабрика, кожзавод, радиостанция в г. Улэгэе и другие объекты [3]. И это далеко не полный перечень поддержки.

В начале 1990-х годов база внешнеэкономических связей Монголии и России была подвергнута деформации, исходя из изменения внутри и внешнеполитических условий.

В 1990-х годах страна начала переориентироваться на новых торгово-экономических партнеров.

В 1994 году была принята новая Концепция внешней политики Монголии, которая должна была найти третьего соседа помимо России и Китая, чтобы Монголия не стала экономически зависимой. Хотя, несмотря на то, что Монголия пошла по пути диверсификации своих торгово-экономических партнеров, Россия остается одним из ключевых игроков на монгольском рынке.

Во второй половине 1990-х гг. Россия признала важность Монголии, обладающей значительными запасами полезных ископаемых, как партнера. Однако к тому времени Монголия наладила тесное сотрудничество в экономической сфере с ведущими странами Востока и Запада, и России уже было трудно найти свою нишу.

1994-2000 гг. сформировавшие второй этап, стали новым поиском взаимодействия между двумя странами. 2001-2003 гг. — третий этап, который сформировался в результате создания механизмов взаимодействия в торгово-экономической сфере. Этап с 2005 по 2017 гг. отличается от предыдущих. Ключевую роль сыграли политические и социально-экономические процессы, которые происходили в обеих странах, а также фактор Китая, который динамично развивался и стремился занять место главного экономического партнера Монголии [1].

По общему объему товарооборота Россия в 2002 году заняла второе место в списке основных торговых партнеров Монголии, уступив первое место Китаю. В Улан-Баторе в 2003 году состоялась встреча в связи с уменьшением объема двусторонней торговли между государствами. Проблемы с финансовым положением Монголии были сложными. Монголия не могла платить. Это проблема негативно повлияла на развитие российско-монгольских отношений. Российское руководство, осознав безнадежность возврата долга Монголией, решило его списать, надеясь устранить серьезные препятствия на пути дальнейшего развития торгово-экономических отношений. В конце 2003 года проблема большой задолженности была окончательно решена. Российская сторона списала 98% с в Монголии. Этот долговой фактор перестал влиять на двусторонние торгово-экономические отношения. В 2005 году начался современный этап российско-монгольских торгово-экономических отношений [1]. Объем российско-монгольской торговли в 2009 году, по данным российской таможенной статистики, уменьшился на 38,8% по сравнению с 2008 годом и составил 716,9 млн. Долларов США. Изменений в структуре торговли в 2009-2010 годах практически не произошло, а в 2011 году возникли условия для двустороннего сотрудничества в рамках взаимодействия Монголии с Таможенным союзом. Это стало возможным благодаря новому

экономическому курсу Монголии на интеграцию и в международные организации. Между российско-монгольской межправительственной комиссией по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству в 2012 году достигнуты договоренности, что сказалось на объеме торговли.

В 2013 году снова был отмечен спад в торгово-экономических отношениях. В 2016 году товарооборот между Россией и Монголией продолжал падать, и составил 931 млн. долларов США.

Несмотря на проблемы, возникшие между Россией и Монголией, существуют условия для развития экономического взаимодействия между странами.

### **Эволюция развития транспортной инфраструктуры Монголии**

В связи с рассредоточением населенных пунктов на обширной территории транспорт для Монголии имеет исключительно важное значение. Перед Второй мировой войной вместе с вьючным и гужевым значительное развитие получили автомобильный, железнодорожный и авиационный виды транспорта. В годы моторизованных видов транспорта замедлилось.

Из-за недостатка автомашин и запасных частей запрещалось применение автомобилей внутри городов, ограничивалось на трассе Сухэ-Батор — Улан-Батор, по которому доставлялся груз из СССР в Монголию. Автотранспорт применялся для перевозки почты и особо ценных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов.

В 1941 г. Было решено в 1942 г. создать собственный гужевой транспорт всем государственным, кооперативным, общественным предприятиям. В период 1941—1945 гг. из общего грузооборота в 100 млн. т/км гужевой транспорт перевозил около 70%.

Быстрое развитие в послевоенный период всех отраслей МНР потребовало ускоренного развития транспорта.

В 1949 г. была организована Государственная автомобильная служба для перевозки почты, пассажиров. Во всех аймачных центрах были созданы автотранспортные базы. Автомобильный транспорт активно развивался в годы первой и второй пятилеток. Объем автомобильных перевозок увеличился с 14,8 млн. т/км в 1947 г. до 34,6 млн. т/км в 1952 г., 73 млн. т/км в 1957 г., 86,6 млн. т/км в 1958 г. и 151 млн. т/км в 1959 г. Протяженность шоссейных дорог за период 1952-1958 гг. увеличилась в четыре раза и достигла 8640 км, а количество автомашин увеличилось в пять раз.

Рост промышленности и других отраслей народного хозяйства потребовал быстрого развития железнодорожного транспорта.

В 1938 г. была построена первая узкоколейная железная дорога Улан-Батор — Налайха (40 км), в 1939 г. была построена линия широкой колеи Чойбалсан — Соловьевск (268 км).

В период 1947-1949 гг. была построена ж/дорога Наушки – Улан-Батора (400 км). С вводом этой дороги высвободилось 16 тыс. автомашин и 40 тыс. единиц гужевого транспорта. За первые два года работы железная дорога перевезла 1,4 млн. т грузов и 113 тыс. пассажиров.

К 1956 г. Была построена железная дорога Улан-Батор — Дзамын-Удэ (700 км). Общая протяженность сети железных дорог Монголии достигла 1400 км. На ней было построено 508 мостов, 35 станций, разъездов, вокзал в Улан-Баторе, 5 тепловозных депо.

С пуском Улан-Баторской железной дороги путь между Москвой и Пекином сократился на 1200 км. По ней шли из СССР в Монголию, КНР и Вьетнам оборудование, нефтепродукты, металлы, а обратно — мясо, масло растительное, арахис, рис, свежие фрукты и другие продовольственные, а также промышленные товары. Она сократила время перевозки грузов из Сухэ-Батора в Улан-Батор с 15 суток, до 12 часов.

Значительно увеличилась перевозка грузов. В 1952 г. железная дорога перевезла 267 тыс. т грузов, то в 1957 г. — 610 тыс. т. С вступлением в эксплуатацию железной дороги Наушки — Улан-Батор — Дзамын-Удэ большинство грузов стало перевозиться по железной

дороге.

Развивалась и авиация, связавшая аймачные центры, а обеспечившая международные перелеты Улан-Батор— Пекин и Улан-Батор — Иркутск. За период 1956 - 1957 гг. протяженность внутренних авиалиний увеличилась больше чем на 30%. Развитию воздушного транспорта способствовал СССР. В 1957 г. Советский Союз передал безвозмездно Монгольскому государству аэродром с оборудованием в Саин- Шанде. В 1957 г. СССР передал МНР 5 самолетов ИЛ-14.

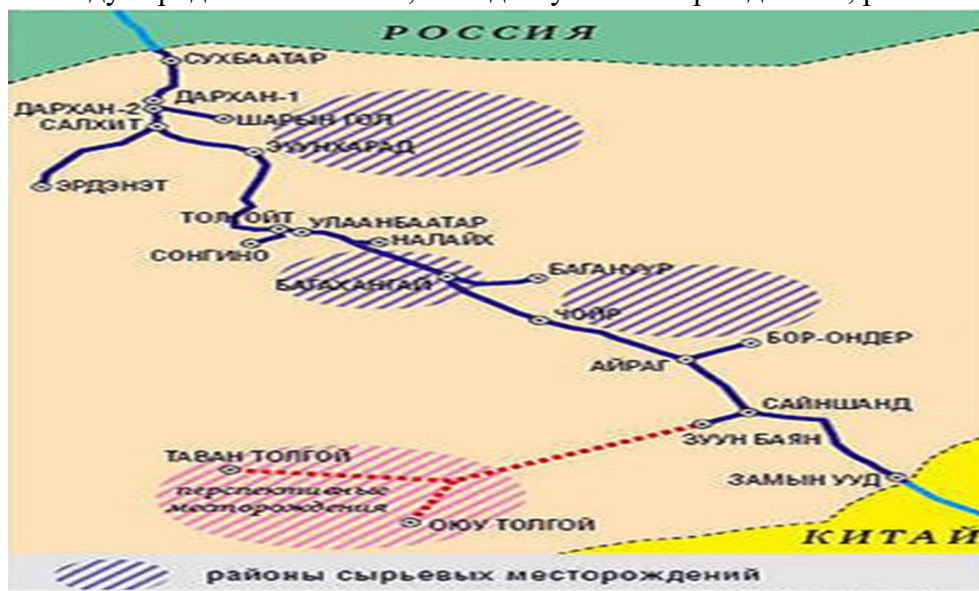
Успешно развивается водный транспорт на озере Косогол. В 1930 г. по просьбе Монголии Восточно-Сибирским пароходством СССР было организовано судоходство на озере Косогол. В 1952 г. пароходство было безвозмездно передано Советским правительством в собственность Монголии. Навигационный период на озере длится 6-7 месяцев, с июня по ноябрь. Водный транспорт на озере обеспечивает перевозку грузов северо-западных аймаков Республики.

**Таблица 7. Грузооборот транспорта общего пользования (в млн. т/км)**

	1947 г.	1952 г.	1957 г.	1958 г.	1959 г.	1960 г.
Все виды транспорта	14,8	184,7	2 689,5	3050,1	3202,6	3261,8.
в том числе:						
Железнодорожный транспорт	—	159,1	2614,5	2961,2	3045,7	...
Автомобильный транспорт	14,8	34,6	73,0	86,6	150,5	
Водный транспорт	—	—	2,0	2,3	6,4	

Удельный вес гужевого транспорта в общем грузообороте небольшой, но он крайне необходим в условиях МНР.<sup>22</sup>

Роль СССР в развитии транспорта в Монголии велика. Главным объектом сотрудничества было строительство Улан-Баторской железной дороги, обеспечивший не только связь между городами Монголии, но и доступ к месторождениям, рис. 11.

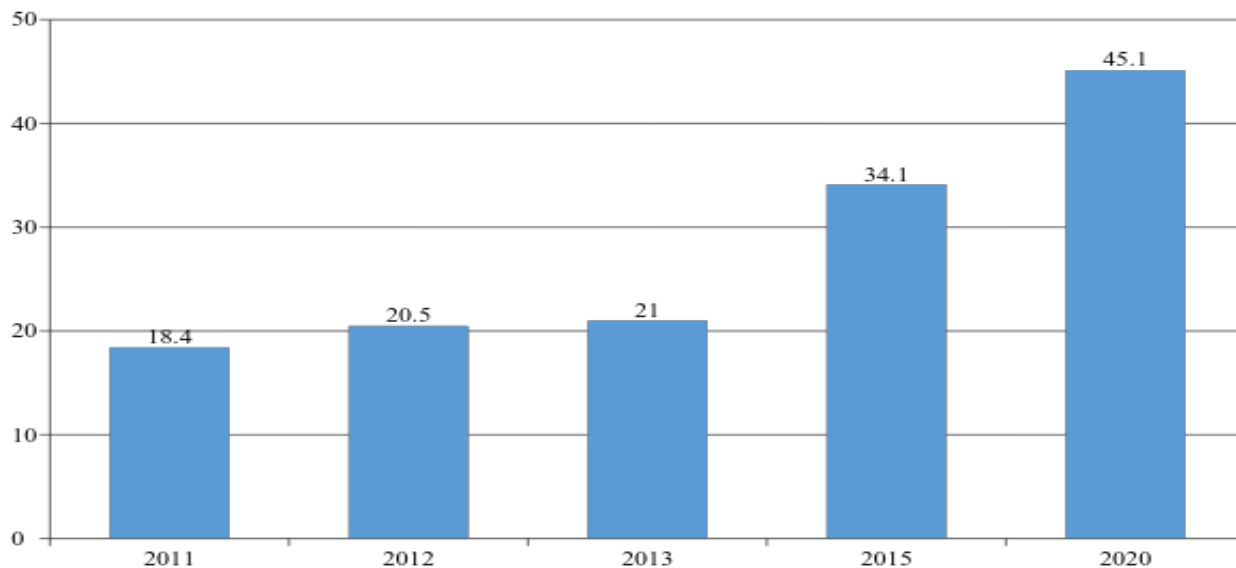


**Рис. 11. Схема УБЖД<sup>23</sup>**

<sup>22</sup> Баврин Е.П., Мещеряков М.В. Монгольская народная республика: экономика и внешняя торговля. М.: Внешторгиздат. –1961. – С.89-95.

<sup>23</sup> Электронный ресурс. – Режим доступа: <http://infojd.ru/dop/jdrr.html>.

В эти годы повысилась пропускная и провозная способность УБЖД, если в 1997 году транзитом было перевезено 300 тыс. т грузов, то в 2004 году - почти 5 млн. т. Дальнейший рост грузоперевозок по УБЖД представлен на рис. 12.



*Рис. 12. Показатели грузоперевозок АО «УБЖД» (2011-2015 гг. и до 2020 г.)*

Железнодорожная сеть Монголии продолжает развиваться. Проекты модернизации УБЖД, которые будут проводится ОАО «РЖД»: участок Сухэ-Батор — Сайншанд — Замын-Уд (1100 км), участок Эрдэнэт — Овот (545 км), с учетом перспектив развития горнодобывающей промышленности Северо-Западной Монголии, участок Овот — Арц сурь (215 км) с выходом на Россию и примыканием к направлению Кызыл — Курагино.<sup>24</sup>



*Рис. 13. Основные направление развития железнодорожной сети Монголии*

*Окончание статьи следует в №4*

<sup>24</sup> Электронный ресурс. – Режим доступа: <https://gia.ru/20140903/1022581822.html>.

## Литература

1. Аксенов В.С. Мировой финансовый кризис и экономическая безопасность России: анализ, проблемы и перспективы. – М.: Экономика, 2017. – 205 с.
2. Альбеков А.У., Митько О.А. Коммерческая логистика. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2002. – 416 с.
3. Баврин Е.П., Алабян С.С. От экономического сотрудничества к социалистической интеграции. М.: «Экономика». – 1982. – 143 с.
4. Баврин Е.П., Мещеряков М.В. Монгольская народная республика: экономика и внешняя торговля. М.: Внешторгиздат. – 1961. – 152 с.
5. Батсайхан О. К вопросу о возможности альтернативного пути развития Монголии в 1920-1930-е годы // Россия и Монголия: новый взгляд на историю взаимоотношений в XX веке: сб. статей. М.: Институт востоковедения РАН, 2016. С. 82-96.
6. Бобрик П.А. Монголия. Очерк торгово-промышленного и административного быта (поездка в Монголию в 1913 г.). – Владивосток: Типо-ценнография газеты «Далекая Окраина». – 1914. – 46 с. Библ. ИВ РАН.
7. Боголепов М.И., Соболев М.Н. Очерки Русско-Монгольской торговли. Экспедиция в Монголию. – Томск: Труды Томского о-ва изучения Сибири. – Т.1. – 1910. – 501 с. Библ. ИВ РАН.
8. Борьба Монголии за независимость (1900-2021 гг.) и становление политической системы страны. Ядамсүрэн Энхбаатар <https://cyberleninka.ru/article/n/borba-mongolii-zanezavisimost-1900-1921-gg-i-stanovlenie-politicheskoy-sistemy-strany/viewer>.
9. Булатова Н.Н. Перспективы развития региональной экономики в условиях формирования экономического коридора «Россия – Монголия – Китай» // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. – 2017. – Т. 10. – № 1.
10. Великий чайный путь. <https://www.tea-terra.ru/2014/12/13/19783>.
11. Гончаров В.В. Экономическая безопасность Российского государства как перспективный приоритетный национальный проект / В.В. Гончаров // Российский следователь. – 2019. – № 8. – С. 25-29.
12. Гончаренко Л.П. Управление безопасностью: Учебное пособие. — М.: КНОРУС, 2016.
13. Гончаренко Е.С. Российские участки международных транспортных коридоров как объект экономического исследования. Диссертация. М.: Государственный университет управления. 2014. – 189с.
14. Гербова А.А., Шурубович А.В. Развитие промышленности МНР на современном этапе. М.: Изд. Наука Главная редакция Восточной литературы. – 1978. – 114 с.
15. Дугаржав Л., Бадарч Д., Ганболд А., Лундэнбазар Х., Попов М.А., Филин С.А. Монголия: проблемы привлечения прямых инвестиций в экономику // Финансы и кредит. – 2010. – № 30. – С. 80–89.
16. Железняков А.С. Монголия социалистическая и постсоциалистическая // Восток. 1996. – № 6. – С. 107-110.
17. Железняков А.С. Рождение монгольского коммунизма: 1920 год. // Вестник Моск. Ун-та. Сер. 13. Востоковедение. – 2019. – № 1. – С. 46-63.
18. Илаев Ш.А. Региональные интересы и угрозы экономической безопасности региона как составной части экономической безопасности России. // Вестник Московского университета МВД. – 2019. – № 5. – С. 205-209.
19. История Великого чайного пути. <http://rams-international.ru/chainyi-put/37/>.
20. История Монголии <https://legendtour.ru/rus/mongolia/history/>.
21. История Монголии. Период строительства социализма. <https://legendtour.ru/rus/mongolia/text/pages-history-8.shtml>.

22. Кирюшин А.В. Правовые аспекты обеспечения экономической безопасности Российской Федерации / А.В. Кирюшин, С.В. Плотников // История государства и права. – 2008. – № 9. – С. 15-18.

23. Косов Ю.В., Фролов В.Е. О перспективах расширения Евразийского экономического союза // Управленческое консультирование. – 2018. – № 11. – С. 59–65.

24. Монголия в современном торгово-экономическом отношении. Отчет Агента Министерства Торговли и Промышленности в Монголии А.П. Балобана за 1912-1913 г. Министерство Торговли и Промышленности. Отдел торговли. Петроград: Типография Киришбаума. 1914. – 203 с. Библ. ИВ РАН.

25. Промышленность Монголии. Справочник. [https://spravochnick.ru/ekonomika/vidy\\_i\\_formy\\_promyshlennosti/promyshlennost\\_mongolii/](https://spravochnick.ru/ekonomika/vidy_i_formy_promyshlennosti/promyshlennost_mongolii/).

26. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И., Гончаренко С.С. Стратегическая доктрина создания логистического центра в г. Улан-Удэ и формирования интегрированной транспортно-логистической системы в Республике Бурятия // Логистика и управления цепями поставок. – 2009. – № 01 (30) февраль. – С 81-100.

27. Прокофьева Т.А. Проектирование и организация региональных транспортно-логистических систем. – М.: Изд-во РАГС при Президенте РФ. 2009. – 412 с.

28. Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С., Семёнов Н.Н., Элларян А.С. Стратегическая доктрина развития транспорта и формирования интегрированных транспортно-логистических систем в регионах Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока: Монография / под общей редакцией д.э.н., профессора Прокофьевой Т.А. – М.: ОАО «ИТКОР», 2020. – 228 с.

29. Район Кяхтинской железной дороги в экономическом отношении. С-Петербург. – М.П.С., Тип. А.С. Суворина. – 1913. 212 с., Библ. ИВ РАН.

30. Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. – М.: ВИНТИ РАН, 2010. – 312 с.

31. Россия и Монголия на пути стратегического партнерства. Институт востоковедения РАН, Институт международных исследований МАН, 2011.

32. Суслов В.И., Гончаренко С.С., Есикова Т.Н., Персианов В.А. и др. Транспортно-промышленное освоение Сибири, Дальнего Востока и приграничных регионов – системный фактор прорывного развития экономики России, ее интеграции в мировую систему («Горизонт-2030») // Аналитический доклад Байкальского экономического форума. – Ч.1. – 2006, ИЭОПП СО РАН, ЕАТИЦ, Новосибирск. 2006.

33. Троицкая Н.А. Транспортные коридоры России для международного сообщения. М.: АСМАП, 2000, 174 с.

34. Якунин В.И., Зеленев Е.И., Зеленева И.В. Российская школа геополитики. СПб., 2008.

## Reference

1. Aksenov V.S. The world financial crisis and Russia's economic security: analysis, problems and prospects. – М.: Economics, 2017. – 205 p.

2. Albekov A.U., Mitko O.A. Commercial logistics. – Rostov-on-Don: Phoenix, 2002. – 416 p.

3. Bavrin E.P., Alabyan S.S. From economic cooperation to socialist integration. М.: "Economy". –1982. – 143 p.

4. Bavrin E.P., Meshcheryakov M.V. Mongolian People's Republic: Economy and Foreign Trade. М.: Vneshtorgizdat. – 1961. – 152 p.

5. Batsaykhan O. To the question of the possibility of an alternative way of development of Mongolia in the 1920s-1930s // Russia and Mongolia: a new look at the history of mutual relations in the XX century: collection of articles. articles. Moscow: Institute of Oriental Studies RAS, 2016. P. 82-96.

6. Bobrik P.A. Mongolia. Essay on commercial, industrial and administrative life (trip to Mongolia in 1913). – Vladivostok: Typical cennography of the newspaper "Dalekaya Okraina". – 1914. – 46 p. Bibl. Institute of Oriental Studies RAS.
7. Bogolepov M.I., Sobolev M.N. Essays on Russian-Mongolian trade. Expedition to Mongolia. - Tomsk: Proceedings of the Tomsk Island study of Siberia. – T.1. – 1910. – 501 p. Bibl. Institute of Oriental Studies RAS.
8. The struggle of Mongolia for independence (1900-2021) and the formation of the country's political system. Yadamsuren Enkhbaatar <https://cyberleninka.ru/article/n/borba-mongolii-za-nezavisimost-1900-1921-gg-i-stanovlenie-politicheskoy-sistemy-strany/viewer>.
9. Bulatova N.N. Prospects for the development of the regional economy in the context of the formation of the economic corridor "Russia – Mongolia – China" // Scientific and technical bulletin of the St. Petersburg State Polytechnic University. Economic sciences. – 2017. – T. 10. – No. 1.
10. The Great Tea Route. <https://www.tea-terra.ru/2014/12/13/19783>.
11. Goncharov V.V. Economic security of the Russian state as a promising priority national project / V.V. Goncharov // Russian investigator. – 2019. – No. 8. – P. 25-29.
12. Goncharenko L.P. Security Management: A Tutorial. – M.: KNORUS, 2016.
13. Goncharenko E.S. Russian sections of international transport corridors as an object of economic research. Thesis. M.: State University of Management. 2014. – 189 p.
14. Gerbova A.A., Shurubovich A.V. The development of industry in the Mongolian People's Republic in the present), Moscow: Izd. Science Main edition of Eastern literature. – 1978. – 114 p.
15. Dugarzhav L., Badarch D., Ganbold A., Lundenbazar H., Popov M.A., Filin S.A. Mongolia: Problems of Attracting Direct Investments into the Economy // Finance and Credit. – 2010. – No. 30. – P. 80–89.
16. Zheleznyakov A.S. Mongolia socialist and post-socialist // East. 1996. – No. 6. – P. 107-110.
17. Zheleznyakov A.S. Birth of Mongolian Communism: 1920 // Vestnik Mosk. University. Ser. 13. Oriental studies. – 2019. – No. 1. – P. 46-63.
18. Ilaev Sh.A. Regional interests and threats to the security of the region as an integral part of the economic security of Russia. // Bulletin of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs. – 2019. – No. 5. – P. 205-209.
19. History of the Great Tea Route. <http://rams-international.ru/chainyi-put/37/>.
20. History of Mongolia <https://legendtour.ru/rus/mongolia/history/>.
21. History of Mongolia. The period of building socialism. <https://legendtour.ru/rus/mongolia/text/pages-history-8.shtml>.
22. Kiryushin A.V. Legal aspects of the economic security of the Russian Federation / A.V. Kiryushin, S.V. Plotnikov // History of State and Law. – 2008. – No. 9. – P. 15-18.
23. Kosov Yu.V., Frolov V.E. On the prospects for expanding the Eurasian Economic Community // Management Consulting. – 2018. – No. 11. – P. 59–65.
24. Mongolia in modern trade and economic terms. Report of the Agent of the Ministry of Trade and Industry in Mongolia A.P. Saker Falcon for 1912-1913, Ministry of Trade and Industry. Trade department. Petrograd: Kirshbaum's printing house. 1914. – 203 p. Bibl. Institute of Oriental Studies RAS.
25. Industry of Mongolia. Directory. [https://spravochnik.ru/ekonomika/vidy\\_i\\_formy\\_promyshlennosti/promyshlennost\\_mongolii/](https://spravochnik.ru/ekonomika/vidy_i_formy_promyshlennosti/promyshlennost_mongolii/).
26. Prokofieva T.A., Sergeev V.I., Goncharenko S.S. Strategic doctrine of creating a logistics center in Ulan-Ude and the formation of an integrated transport and logistics system in Buryatia // Logistics and supply chain management. – 2009. – No. 01 (30) February. – P. 81-100.
27. Prokofieva T.A. Design and organization of regional transport and logistics systems. – M.: Publishing house of the RAGS under the President of the Russian Federation. 2009. – 412 p.

28. Prokofieva T.A., Goncharenko S.S., Semyonov N.N., Ellaryan A.S. Strategic doctrine of transport development and the formation of integrated transport and logistics systems in the regions of the North, Siberia and the Far East: Monograph / under the general editorship of Doctor of Economics, Professor Prokofieva T.A. – M.: JSC "ITKOR", 2020. – 228 p.
29. Region of the Kyakhtinskaya railway in economic terms. St. Petersburg. – M.P.S., Type. A.S. Suvorin. – 1913. 212 p., Bibl. Institute of Oriental Studies RAS.
30. Reser S.M., Prokofieva T.A., Goncharenko S.S. International corridors: problems of formation and development. – M.: VINITI, 2010. – 312 p.
31. Russia and Mongolia on the path of strategic partnership. Institute of Oriental Studies RAS, Institute of International Studies of the IAS, 2011.
32. Suslov V.I., Goncharenko S.S., Esikova T.N., Persianov V.A. and others. Transport and industrial development of Siberia, the Far East and border regions - a systemic factor of the breakthrough development of the Russian economy, its integration into the world system ("Horizon-2030") // Analytical report of the Baikal Economic Forum. – Part 1. – 2006, IEOPP SB RAS, EATIC, Novosibirsk. 2006.
33. Troitskaya N.A. Transport corridors of Russia for international traffic. M.: ASMAP, 2000, 174 p.
34. Yakunin V.I., Zelenev E.I., Zeleneva I.V. Russian School of Geopolitics. SPb., 2008.