

**Информация об авторе****Author**

Громышова Светлана Сергеевна – аспирант кафедры управления эксплуатационной работы, Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, e-mail: ghromyshova7997@mail.ru

Svetlana Sergeevna Gromyshova – Ph.D. Student of the Sub-department of Operational Work, Irkutsk, e-mail: ghromyshova7997@mail.ru

Для цитирования**For citation**

Громышова С. С. Эксплуатация устройств многофункционального комплекса технических средств в сложноструктурированных транспортных системах как фактор обеспечения безопасности движения поездов и надежности работы // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. – 2019. – Т. 64, № 4. – С. 167–173. – DOI: 10.26731/1813-9108.2019.4(64).167-173

Gromyshova S. S. Ekspluatatsiya ustroystv mnogofunktional'nogo kompleksa tekhnicheskikh sredstv v slozhnostrukturirovannykh transport-nykh sistemakh, kak faktor obespecheniya bezopasnosti dvizheniya poyezdov i nadezhnosti raboty [Errors in the operation of devices of multi-functional complex of technical means in complex transport systems as a factor of train safety and reliability]. *Sovremennye tekhnologii. Sistemnyi analiz. Modelirovanie* [Modern Technologies. System Analysis. Modeling], 2019. Vol. 64, No. 4. Pp. 167–173. DOI: 10.26731/1813-9108.2019.4(64).167-173

УДК 656

DOI: 10.26731/1813-9108.2019.4(64).173–179

В. Г. Третьяков, В. В. Третьяков

Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, Российская Федерация
Дата поступления: 10 сентября 2019 г.

К ВОПРОСУ О ВЫБОРЕ ВРЕМЕНИ НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЧАСТКА УЛАН-БАТОР – ДЗАМЫН-УДЭ (к 70-летию Улан-Баторской железной дороги)

Аннотация. Статья посвящена анализу причин задержки на три года строительства железной дороги до монголо-китайской границы. Доказывается, что главными причинами были не технические и социально-экономические условия, а внешнеполитические и стратегические причины, связанные с событиями, происходящими прежде всего в Китае, а также монголо-китайские отношения в Дальневосточном регионе.

Ключевые слова: железная дорога; Улан-Баторская железная дорога; железнодорожный участок Наушки – Улан-Батор; железнодорожный участок Улан-Батор – Дзамын-Удэ; железнодорожный вокзал.

V. G. Tretyakov, V. V. Tretyakov

Irkutsk State Transport University, Irkutsk, Russian Federation
Received: September 10, 2019

ON THE CHOICE OF TIMING ON THE BEGINNING OF CONSTRUCTION OF THE ULAN-BATOR - DZAMYN-UDE RAILWAY SECTION (on the occasion of the 70th anniversary of the Ulan-Bator Railways)

Abstract. The article deals with the analysis of the reasons for the 3-year delay of the construction of the railway to the Mongol-Chinese border. It is proved that the main reasons were not technical or socio-economic, but foreign policy and strategic conditions, occurring primarily in China, Mongolian-Chinese relations, and the Far Eastern region.

Keywords: railway, AO "Ulan-Bator Railway", construction of the Naushki-Ulan-Bator railway section, General Directorate, Ministry of Internal Affairs, construction of the Ulan-Bator-Dzamin-Ude railway section, railway station, settlement.

Введение

Подготовка к сооружению железной дороги по Монголии до монголо-китайской границы началась в 1952 г., т. е. более чем через 3 года после завершения строительства железнодорожного участка Наушки – Улан-Батор.

Анализ документов по строительству железнодорожной линии Наушки – Улан-Батор показывает, что в ходе подготовки к сооружению этой линии и в процессе строительства дороги никаких предпосылок для ее продолжения сразу до монголо-китайской границы не создавалось. Хотя усло-



вия для этого, на наш взгляд, были. Рабочих рук было вполне достаточно. Реформирование ГУЛА-Га не предполагалось. Не только заключенных, но еще и военнопленных было в стране достаточно. Строители накопили огромный опыт прокладки железнодорожного пути по Монгольским степям.

Дело в том, что железная дорога по Монголии всегда была нужна, прежде всего, для торговли с Китаем и другими азиатскими странами. И если уже приступили к строительству железной дороги по территории Монголии, то логично, что она сразу и должна идти до границы с Китаем.

Неясность такого подхода объясняется еще и тем, что уже первые предложения о необходимости соединения железной дорогой России с Монголией, предполагали ее дальнейшее строительство до Китая. Еще в 1911 г. после отделения Монголии от Циньской династии, бурятский медик при императоре Александре III предложил два проекта сооружения железной дороги: Семипалатинск – Кобдо – Улиастай – Урга – Хайлар и Верхнеудинск – Кяхта – Урга – Пекин [1].

Последующая борьба Мысовского и Верхнеудинского вариантов соединения железной дорогой России с Монголией также предвидела постепенное проведение железной дороги до границы с Китаем. И теперь, казалось бы, есть все условия, чтобы дорогу сразу строить до границы с Китаем. В это время в Китае пришли к власти коммунисты во главе с Мао Цзэдуном, и СССР внес значительный вклад в эту победу.

Уже в 1949 г. было очевидным, что строительство железнодорожного участка Наушки – Улан-Батор близится к завершению, еще 3 ноября 1949 г. министр внутренних дел СССР С. Круглов в своем докладе И.В. Сталину, Л.П. Берия, Г.М. Маленкову докладывал, что задание Правительства о строительстве железнодорожной линии Наушки – Улан-Батор протяженностью 404 км главного пути выполнено. 25 октября на всем протяжении пути закончена укладка рельсов и с 3 ноября открыто движение поездов по всей линии. 6 ноября от г. Сухэ-Батора до г. Улан-Батор отправится пусковой поезд. И в заключении он подчеркивает, что по всей трассе железной дороги Наушки – Улан-Батор продолжаются работы по дальнейшему оснащению дороги и жилищному строительству в объемах, предусмотренных проектами [2]. Он, вероятно, был в курсе дальнейших планов строительства железных дорог. И поэтому не предлагал правительству продолжать строительство этой линии до границы Монголии с Китаем.

Боле того, 9 февраля 1950 г. Совет министров СССР принимает Постановление «Об утверждении

основных показателей Улан-Баторской железной дороги». Здесь впервые определялась стоимость строительства этой дороги (до 1 млрд руб. в ценах 1949 г.). Предусматривалось выделение еще 50 млн руб., из них 29,2 млн – на приобретение подвижного состава, 15,2 млн на отчуждение земель для предприятий железной дороги, 5,6 млн – на организацию совхоза. Общая протяженность была определена 404 км с пропускной способностью в ходе сдачи в эксплуатацию до 6 пар в сутки, с подготовкой земляного полотна на отдельных пунктах для пропуска до 12 пар поездов в сутки. Здесь же предусматривалось строительство пунктов водоснабжения для пропуска 12 пар поездов. Министерство внутренних дел и Главное управление советским имуществом обязывались в двухмесячный срок установить количество рельсов, требующих замены и ремонта главного пути.

Кроме этого, эти же организации должны были к 1 апреля 1950 г. представить с Совет министров СССР предложения по передаче железнодорожного участка Наушки – Улан-Батор в распоряжение Советско-монгольского акционерного общества и в месячный срок решить вопрос о строительстве пассажирского вокзала в Улан-Баторе [3]. Причем вокзал для Улан-Батора планировалось проектировать как конечную станцию, а не промежуточную.

Когда только еще шел процесс сдачи железнодорожного участка Наушки – Улан-Батор в постоянную эксплуатацию акционерному обществу «Улан-Баторская железная дорога» Совет министров СССР 5 мая 1950 г. принимает Постановление №1795–702 «О строительстве железной дороги Комсомольск – Победино – Сахалин, тоннельного перехода и паромной переправы через Татарский пролив». МВД СССР предписывалось направить в 1950–1951 гг. на строительство этих объектов материальные ресурсы строительства № 505. Это обосновывалось якобы полным завершением в 1951 г. строительства железной дороги Наушки – Улан-Батор, а бывший начальник УИТЛ и строительства № 505 Н.Ф. Потемкин этим же Постановлением и приказом МВД № 00310 от 12 мая 1950 г. был назначен начальником строительства железной дороги Погиби – Победино УИТЛ и строительства № 506 МВД на Сахалине [4].

После сдачи в эксплуатацию железнодорожного участка Наушки – Улан-Батор встал вопрос о дальнейшем использовании рабочей силы. Оговаривались предложения о расформировании Управления строительства № 505. Основная часть руководящего состава была откомандирована в строительные организации, базирующиеся на тер-



ритории СССР, в основном в Сибири. На территории Монголии осталась лишь небольшая часть строителей для завершения строительства ряда объектов на железной дороге. В 1951 г. на Управление строительства № 505 были возложены работы по добыче полезных ископаемых, и оно начало превращаться из железнодорожного в горнодобывающее предприятие. В этой связи стал меняться руководящий и инженерно-технический состав. Специалисты-железнодорожники заменялись специалистами горнодобывающей промышленности.

Как уже отмечалось, станция Улан-Батор сразу стала строиться как конечный пункт. И только в 1953 г. встал вопрос о расширении зоны строительства в Улан-Баторе в связи с продолжением строительства железной дороги Наушки – Улан-Батор.

В мае 1953 г. в Москве состоялось техническое совещание представителей Главного управления советским имуществом за границей Министерства внутренней и внешней торговли СССР и Главного управления железнодорожного строительства Министерства путей сообщения, где обсуждались вопросы о размещении дополнительной железнодорожной поселковой застройки и организации грузовой работы ст. Улан-Батор в связи с продолжением строительства железнодорожной линии в Монголию.

На совещании присутствовали начальник железнодорожного отдела Титов А.А., заместитель начальника железнодорожного отдела Туркатенко Д.К., начальник производственно-технического сектора железнодорожного отдела Молчанов В.П., начальник желдорпроекта Червяков В.А., главный инженер ГУЖДС Рождественский В.А., главный инженер желдорпроекта Степанов С.К. Здесь впервые на обсуждение было вынесено два вопроса:

1. О размерах дополнительной железнодорожной поселковой застройки в г. Улан-Батор в связи с продолжением строительства железной дороги Наушки – Улан-Батор.

2. Об организации грузовой работы ст. Улан-Батор в связи с превращением ее в промежуточную участковую товарно-пассажирскую станцию.

Дело в том, что и железнодорожный поселок, и вокзал были построены исходя из того, что Улан-Батор будет конечной станцией. Вокзал сразу был запланирован на 100 пассажиров. Теперь необходима была разработка проекта на дополнительную застройку железнодорожного поселка.

Целесообразным было расширить зону строительства этого поселка, что привело бы к меньшему строительству зданий всех типов, сокращению работ по инженерному оборудованию и благоустройству застраиваемой территории. Кроме того, необходимо было так расширять застраиваемую территорию, чтобы способствовать скорейшему формированию органически цельного железнодорожного района с существующим уже в нем действующим железнодорожным вокзалом, который потребует реконструировать, расширить до необходимых размеров. Строительство и поселока и вокзала в другом месте потребовало бы значительных дополнительных затрат.

Участники совещания исходили из того, что в Постановлениях Совета министров СССР и соглашениях правительств СССР и Монгольской Народной Республики каких-то дополнительных указаний о сооружении нового вокзала в другом месте не было. На этом совещании был утвержден разработанный желдорпроектом план железнодорожного района г. Улан-Батора.

Поскольку строительство железнодорожной линии Наушки – Улан-Батор будет продолжено до монголо-китайской границы и Улан-Батор превращается из конечной в промежуточную товарно-пассажирскую станцию, тогда должны измениться работа ст. Толгойт, на которой уже тогда перерабатывалась большая часть грузов, поступающих в Улан-Батор, и юго-восточные районы Монголии. Необходимо было изучить вопросы, связанные с изменением работы ст. Улан-Батор и Толгойт.

Данное совещание обязало начальника Улан-Баторской железной дороги Черкашина Н.Г. и начальника Управления строительства № 505 Буянова Н.С. совместно с начальником филиала № 18 желдорпроекта МПС Баничук В.А. эти рекомендации внести на рассмотрение и согласовать с монгольской частью советско-монгольского акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога», утвердить их на заседании Правления этого общества [5]. Поскольку каких-либо документов по этому вопросу не обнаружено, то можно только предположить, что такая задержка с сооружением железной дороги связана, прежде всего, с внешнеполитическими факторами.

Дело в том, что в 1949 г. в Китае все еще продолжалась гражданская война. В середине 1949 г. Китайская армия под командованием генерала Пэн Дэхуа вторглась в Синьцзян, где шла борьба за независимость. И уже в начале октября 80 тыс. воинов национальной армии Синьцзяна перешли на сторону китайской армии [6]. Таким образом, этот регион вошел в состав теперь уже



коммунистического Китая. Практически объединение Китая было завершено.

Возможно, советское правительство не все устраивало в монголо-китайских отношениях. Спорным оставался территориальный вопрос между Монголией и Китаем. В Улан-Баторе все еще не было посольства Китая и поэтому обе стороны спорили по пограничным вопросам в СССР, в Москве. Послы Монголии и Китая обменивались постоянно более 10 нотами протеста. Только в конце 1952 г. при установлении демаркационной линии эти республики поделили спорные места.

Одной из наиболее предполагаемых причин является то, что 1949–1951 гг. еще была не ясна, не совсем понятна для советского руководства позиция Мао Цзэдуна по отношению к общественному устройству в Китае. Именно в те годы биографы Сталина отмечали, что он называл китайского лидера «редиской» – «снаружи красный, а внутри – белый». Не было и четкой ясности в отношении руководства Китая к Монголии. Опыт Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) показывал, что дорогу можно построить и во вред себе и Монголии. КВЖД была быстро заселяться китайским населением. И только тогда, когда уже в 1950–1952 гг. было очевидным, что руководство Китая однозначно берет курс на социализм, тогда и начинаются переговоры о продолжении сооружения железной дороги до монголо-китайской границы. И уже соглашением о строительстве железной дороги Китай официально признавал Монголию суверенным государством.

Опираясь на трехстороннее соглашение о соединении китайских, монгольских и советских железных дорог через Монголию Совет министров СССР от 13 сентября 1952 г. № 4196-1650 и от 5 января 1953 г. № 2212-12с на Управление строительства № 505 снова возложил строительство железнодорожной линии Улан-Батор – Дзамын-Удэ до монголо-китайской границы.

В связи с болезнью Чайболсана не ясно было, в чьих руках окажется руководство МНР. В то время первым руководителям придавалось особое значение. Для Сталина и его окружения было главным, чтобы они выполняли безоговорочно все указания, исходящие из СССР. Кроме этого, в руководстве МНР шли споры об объединении с Внутренней Монголией. Ряд лидеров МНР считали возможным войти в состав СССР. Они доказывали, что одна Монголия не сможет перейти к социализму [7].

После провозглашения образования нового коммунистического правительства в Китае, первым, уже 3 октября 1949 г. его признал СССР и

сразу установил с КНР дипломатические отношения. В течение нескольких дней еще некоторые страны изъявили желание установить дипломатические отношения с Китаем, в том числе и МНР. Всем этим странам было дано согласие Китая, кроме МНР.

Вероятно, Китай ждал встречи с руководством СССР, чтобы окончательно решить судьбу Внешней Монголии. Дело в том, что ведущие лидеры Китая и Чан Кайши, и Мао Цзэдун всегда считали Внешнюю Монголию, как и Внутреннюю, своей территорией. И даже после референдума в МНР о независимости и признании правительством Чан Кайши независимости МНР, оба этих лидера продолжали рассматривать территории и Внутренней и Внешней Монголии как принадлежащие Китаю. В феврале 1949 г., когда победа Мао Цзэдуна над Чан Кайши уже предвиделась, СССР направил в Китай своего представителя А.И. Микояна.

В своей докладной записке советскому правительству он писал: «Мао Цзэдун выдвинул идею объединения Внешней и Внутренней Монголии. Я ответил, что это вредно для Китайского государства и поэтому является идеей, которую нельзя поддерживать. Тогда Мао объяснил, что объединив Внешнюю и Внутреннюю Монголию, он подчинит их КНР. Я ответил, что раз МНР приобрела независимость, это невозможно, и напомнил ему о том, что после победы над Японией и Китай (правда, Чан-Кайшийский), признал независимость Внешней Монголии. Жэн Биши, принимавший участие в разговоре, напомнил, что во Внешней Монголии обитает 1 млн. человек, тогда как во Внутренней Монголии – 3 млн. человек. Я сообщил об этом в центр. Сталин вручил мне телеграмму с просьбой передать ее Мао Цзэдуну. В ней говорилось: “Руководители Монголии поддерживают идею создания независимой единой Монголии путем объединения всех монгольских территорий с Внешней Монголией. Правительство СССР не согласно с таким планом, так как он не соответствует интересам Советского Союза. Хотя и все монголы объединяются, мы не верим, что Внешняя Монголия из-за этого откажется от своей независимости и решит стать автономией Китая”. Прочитав эту телеграмму, Мао Цзэдун сказал: “У нас нет шовинистической политики Великого Китая. Мы не будем ставить вопрос об объединенной Монголии”» [8].

В ходе визита в Москву Мао Цзэдуна и подписания договора о дружбе и взаимной помощи между СССР и Китаем в договоре указывалось,



что Китай признает независимость Внешней Монголии в рамках нынешних границ [9].

Важным для СССР, возможно, был и вопрос о приемнике Чайболсана, который болел и умер в 1952 г. и, как говорится, пост премьер-министра оказался вакантным. В Политбюро МНРП выдвижение и утверждение премьер-министра продолжалось целый месяц. Поскольку Цэдэнбал являлся руководителем МНРП, то именно его и назначили на этот пост. Безусловно, его хорошо знали в СССР.

Вероятно, тревожил Советское правительство и такой вопрос, как стремление некоторых руководителей МНР, в том числе и Цэдэнбала, присоединиться, т. е. войти в состав СССР. Аргументация была очень простая: ряд республик в СССР – кочевые якуты, казахи, киргизы, узбеки, буряты, тувинцы были на уровне Монголии и при помощи русского народа перешли к социализму. Первое письмо с просьбой ввести Монголию в состав СССР было составлено министром юстиции МНР Бат Очир Жанбалдоржем во время вступления Тувы в состав СССР 5 июля 1944 г. В письме указывалось: «Как представитель сознательной части монгольского народа, как член МНРП... я думаю, что вхождение нашей Монголии в большую семью Советов имеет важное значение для дальнейшего быстрого развития страны... В трудные годы Отечественной войны советского народа... такое предложение монгольского народа станет важным фактором для демонстрации крепости и прочности нерушимой братской дружбы наших двух стран. Однако тогда это письмо не обсуждалось на заседании Политбюро МНРП. Хотя в СССР об этом были хорошо осведомлены».

После смерти Сталина на заседании политбюро МНРП, где обсуждался и утверждался список делегации для участия в похоронах, снова с таким же предложением выступил Бат Очир Жамбалдорж, который в это время исполнял обязанности министра внутренних дел и был генеральным прокурором. Он заявил: «Есть один способ увековечить дело мирового руководителя, великого вождя Сталина. Это объединение Монголии с великим СССР». И это предложение было поддержано политбюро МНРП. Однако новое руководство СССР отказалось [10]. Но именно после смерти Сталина более активно принимаются меры о продолжении строительства железной дороги в Монголии до монголо-китайской границы. Хотя решения начинают подготавливаться еще при жизни Сталина.

Возможно, руководство СССР ожидало принятия Монголии и КНР в ООН. Прием Монго-

лии в эту международную организацию затруднялся тем, что против вступления Монголии в ООН выступил Гоминьдановский Китай. Дело в том, что хотя Чан Кайши закрепился только на острове Тайвань, но до 1971 г. именно Гоминьдановцы представляли Китай в ООН. И, начиная с 1950-х гг., этот Китай был главным противником вступления Монголии в ООН. Тайваньское китайское руководство заявило о недействительности признания независимости Внешней Монголии и делало все возможное, чтобы МНР не приняли в ООН. И только 27 октября 1961 г. МНР стала полноправным членом ООН. В 1971 г. руководству Тайваня было отказано в членстве в ООН и его место законно заняла Китайская народная республика.

Понятно, что строительство железной дороги до Монголо-Китайской границы обязательно должно было быть согласовано с правительством КНР. И здесь главным было, чтобы железные дороги Монголии и Китая соединялись в одном пограничном пункте. Это обуславливало начало нового этапа в торгово-экономическом сотрудничестве трех государств: СССР, Монголии, Китая.

После победы народной революции в Китае под руководством КПК и ее лидера Мао Цзэдуна 1 октября было провозглашено создание Китайской народной республики. СССР первым уже на следующий день признал КНР. В декабре 1949 г. председатель КНР Мао Цзэдун находился с визитом в СССР. Китайская делегация была приглашена на 70-летие И.В. Сталина. И по результатам переговоров 14 февраля 1950 г. в Москве был подписан договор о дружбе, союзе и взаимной помощи между СССР и КНР на 30 лет [11].

Обе стороны обязались совместно предпринимать все необходимые меры, чтобы не допустить повторения агрессии со стороны Японии или других государств. СССР и КНР заявили о своей готовности солидарно участвовать во всех международных действиях, направленных на обеспечение мира и безопасности народов.

В дополнение к договору СССР и Китай подписали ряд соглашений: о КЧЖД, Порт-Артуре и Дальнем, а также о предоставлении правительством СССР правительству Китая долгосрочного экономического кредита. Советское правительство пошло навстречу всем пожеланиям правительства КНР и отказалось от всех прав СССР на совместное с КНР владение и использованием железных дорог в Северо-Восточном Китае, а также от прав на обслуживающие эти дороги промышленные предприятия и другие важные объекты, построенные в основном на средства Царской России рус-



скими инженерами. В течение 1950–1952 г. КЧЖД была полностью восстановлена советскими железнодорожниками. Передача КЧЖД Китаю была оформлена Заключительным протоколом, подписанным в Харбине смешанной советско-китайской комиссией 31 декабря 1952 г. [12].

Очень важным было подписанное 14 февраля 1950 г. соглашение о предоставлении СССР Китаю кредита в сумме 300 млн долл. для оплаты оборудования и материалов, в том числе оборудования для электростанций, металлургических и машиностроительных заводов, шахт для добычи угля и руд, железнодорожного и другого транспортного оборудования, рельсов и других материалов для восстановления и развития народного хозяйства Китая [13].

Этот договор имел огромное значение и для МНР для закрепления ее независимости, суверенитета. Оба правительства в совместном коммюнике заявили о полной гарантии независимости Монгольской народной республики, полученной в результате всенародного референдума монгольского народа в 1945 г. и установления с ней дипломатических отношений с КНР.

Продолжающаяся война в Корее также требовала координации действий СССР и КНР по оказанию помощи корейским коммунистам под руководством Ким Ир Сена. И сплошная железная дорога могла бы значительно способствовать переброске всех необходимых грузов для КНДР.

В определенной степени, способствующим строительству железной дороги до Китая являлось и соглашение между правительством СССР и МНР от 9 декабря 1949 г. «О взаимных поставках товаров на период 1950–1954 гг.». Ставилась задача бесперебойного товарооборота между СССР и МНР на длительный срок [14]. Понятно, что основным перевозчиком этих товаров должна быть

Улан-Баторская железная дорога, которую теперь надо загрузить так, чтобы она давала доход. Но ведь самая значительная часть товаров была в многонаселенном Китае. Экономическая потребность требовала продолжения этой дороги до Китая, но ее даже не планировали до 1952 г.

Только 15 сентября 1952 г. было подписано первое соглашение об организации прямого железнодорожного сообщения между СССР, МНР и КНР. Стороны договорились о строительстве железных дорог от Улан-Батора до монголо-китайской границы в районе Дзамын-Удэ по территории МНР и от Цзинина (Пандицюаня) до китайско-монгольской границы в районе Эрлянь на территории КНР. Строительство этих железных дорог с обеих сторон должно вестись одновременно. По территории Монголии дорога должна строиться за счет СССР и МНР, по территории Китая за счет средств КНР. Обе железные дороги должны были быть однопутными и с шириной колеи советских железных дорог – 1 524 мм. [15].

Таким образом, задержка строительства железной дороги по Монголии до монголо-китайской границы была вызвана не экономическими трудностями, а политическими и, прежде всего, внешнеполитическими, стратегическими причинами. Возможно, что строительство железных дорог и сопутствующих им предприятий на Дальнем Востоке для руководства СССР было более важным, чем сооружение железной дороги до монголо-китайской границы.

Статья написана в рамках РФФИ за № 18-514-94002 «Национальные интересы России и Монголии в треугольнике отношений Россия – Монголия – Китай: проблемы, противоречия, сценарии».

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Лхундэвийн Сэнгээ. Годы развития. Улан-Батор. 2014. С. 9.
2. Улан-Баторская железная дорога. Улан-Удэ, 2010. С. 205–206.
3. Улан-Баторская железная дорога. Улан-Удэ, 2010. С. 210–214.
4. Улан-Баторская железная дорога. Улан-Удэ, 2010. С. 16.
5. Улан-Баторская железная дорога. Улан-Удэ, 2010. С. 236–238.
6. Баабар. История Монголии: от мирового господства до советского сателлита. Казань, 2010. С. 452–453.
7. Баабар. История Монголии: от мирового господства до советского сателлита. Казань, 2010. С. 460.
8. Баабар. История Монголии: от мирового господства до советского сателлита. Казань, 2010. С. 450.
9. Баабар. История Монголии: от мирового господства до советского сателлита. Казань, 2010. С. 451.
10. Баабар. История Монголии: от мирового господства до советского сателлита. Казань, 2010. С. 456–461.
11. Песков Ю. К 60-летию договора о дружбе, союзе и взаимной помощи между СССР и КНР от 14 февраля 1950г. // Проблемы Дальнего Востока. 2010. № 1. С. 110–115.
12. Проблемы Дальнего Востока. 2010. № 1. С. 110–111.
13. Проблемы Дальнего Востока. 2010. № 1. С. 112.
14. Советско-Монгольские отношения. М. : Наука, 1966, С. 175–177.
15. Советско-Монгольские отношения. М. : Наука, 1966, С. 184–185.



REFERENCES

1. Lkhundeivin Sengee. Gody razvitiya [Years of development]. Ulan-Bator, 2014, p. 9.
2. Ulan-Batorskaya zheleznaya doroga [Ulan-Bator railway]. Ulan-Ude, 2010, pp. 205-206.
3. Ulan-Batorskaya zheleznaya doroga [Ulan-Bator railway]. Ulan-Ude, 2010, pp. 210-214.
4. Ulan-Batorskaya zheleznaya doroga [Ulan-Bator railway]. Ulan-Ude, 2010, pp. 16.
5. Ulan-Batorskaya zheleznaya doroga [Ulan-Bator railway]. Ulan-Ude, 2010, pp. 236-238.
6. Baabar Istoriya Mongolii: ot mirovogo gospodstva do sovetского satellita [The history of Mongolia: from world domination to the Soviet satellite]. Kazan', 2010, p. 452-453.
7. Baabar Istoriya Mongolii: ot mirovogo gospodstva do sovetского satellita [The history of Mongolia: from world domination to the Soviet satellite]. Kazan', 2010, p. 460.
8. Baabar Istoriya Mongolii: ot mirovogo gospodstva do sovetского satellita [The history of Mongolia: from world domination to the Soviet satellite]. Kazan', 2010, p. 450.
9. Baabar Istoriya Mongolii: ot mirovogo gospodstva do sovetского satellita [The history of Mongolia: from world domination to the Soviet satellite]. Kazan', 2010, p. 451.
10. Baabar Istoriya Mongolii: ot mirovogo gospodstva do sovetского satellita [The history of Mongolia: from world domination to the Soviet satellite]. Kazan', 2010, pp. 456-461.
11. Peskov Yu. K 60-letiyu dogovora o druzhbe, soyuze i vzaimnoi pomoshchi mezhdru SSSR i KNR ot 14 fevralya 1950g. [On the occasion of the 60th anniversary of the treaty of friendship, alliance, and mutual assistance between the USSR and the PRC dated February 14, 1950]. Problemy Dal'nego Vostoka [The Issues of the Far East], 2010, No.1, pp. 110-115.
12. Problemy Dal'nego Vostoka [The Issues of the Far East], 2010, No.1, pp. 110-111.
13. Problemy Dal'nego Vostoka [The Issues of the Far East], 2010, No.1, p. 112.
14. Sovetsko-Mongol'skie otnosheniya [Soviet-Mongolian relations]. Moscow, Nauka Publ., 1966, pp. 175 – 177.
15. Sovetsko-Mongol'skie otnosheniya [Soviet-Mongolian relations]. Moscow, Nauka Publ., 1966, pp. 184 – 185.

Информация об авторах

Третьяков Валерий Григорьевич – д. ф. н., профессор, профессор кафедры философии и социально-гуманитарных наук, Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, e-mail: tret'yakov_vv@irgups.ru

Третьяков Валерий Валерьевич – к. ф. н., доцент, доцент кафедры философии и социально-гуманитарных наук, Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, e-mail: tret'yakov_vv@irgups.ru

Authors

Valery Grigorievich Tret'yakov – Doctor of Physics Professor, Professor, Department of Philosophy and Social Sciences, Irkutsk State University of Communications, Irkutsk, e-mail: tret'yakov_vv@irgups.ru

Valery Valerievich Tret'yakov – Ph.D. Associate Professor, Associate Professor, Department of Philosophy and Social Sciences and Humanities, Irkutsk State University of Railway Engineering, Ir-Kutsk, e-mail: tret'yakov_vv@irgups.ru

Для цитирования

Третьяков В. Г. К вопросу о выборе времени начала строительства железно дорожного участка Улан-Батор – Дзамын-Удэ (к 70-летию Улан-Баторской железной дороги) / В. Г. Третьяков, В. В. Третьяков // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. – 2019. – Т. 64, № 4. – С. 173–179. – DOI: 10.26731/1813-9108.2019.4(64).173-179

For citation

Tret'yakov V. G. Tret'yakov V. V. K voprosu o vybore vremeni nachala stroitel'stva zhelezno dorozhnogo uchastka Ulan-Bator – Dзамын-Ude (k 70-letiyu UBZHD) [On the choice of timing on the beginning of construction of the ulan-bator - dzamyn-ude railway section (on the occasion of the 70th anniversary of the ulan-bator railways)]. Sovremennye tekhnologii. Sistemyi analiz. Modelirovanie [Modern Technologies. System Analysis. Modeling], 2019. Vol. 64, No. 4. Pp. 173–179. DOI: 10.26731/1813-9108.2019.4(64).173-179