

DOI: 10.31696/S086919080038282-7

Для цитирования: Орлова К.В. «Выдающееся событие в истории МНР». [Рец. на] *Улан-Баторская железная дорога. История и современность: сб. документов*. Отв. ред. А.В. Юрасов; сост. Е.Р. Курапова (отв. ред.), В.С. Пушкарев, И.В. Хесин. М.: Кучково поле Музеон, 2024. 512 с. ISBN 978-5-907589-99-5. *Восток (Oriens)*. 2026. № 3. С. 269–272. DOI: 10.31696/S086919080038282-7

For citations: Orlova K.V. “An outstanding event in the history of the MNR.” [Review of:] *Ulaanbaatar Railway. History and modernity: collection of documents*. Ed. by A.V. Yurasov; comp. by E.R. Kurapova (ed.), V.S. Pushkarev, I.V. Khesin. Moscow: Kuchkovo field Museum, 2024. 512 p. ISBN 978-5-907589-99-5. *Vostok (Oriens)*. 2026. No. 3. Pp. 269–272. DOI: 10.31696/S086919080038282-7

**УЛАН-БАТОРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА. ИСТОРИЯ
И СОВРЕМЕННОСТЬ: СБ. ДОКУМЕНТОВ. ОТВ. РЕД. А.В. ЮРАСОВ;
СОСТ. Е.Р. КУРАПОВА (ОТВ. РЕД.), В.С. ПУШКАРЕВ, И.В. ХЕСИН.
М.: КУЧКОВО ПОЛЕ МУЗЕОН, 2024. 512 С. ISBN 978-5-907589-99-5**

© 2026

К.В. ОРЛОВА ^а

^а – Институт востоковедения РАН, Москва, Россия
ORCID: 0000-0003-4951-0063; orlovnk@mail.ru

В 2024 г. издан сборник документов «Улан-Баторская железная дорога. История и современность» (далее – УБЖД). Этот объемный труд, охватывающий период с 1949 по 2023 гг., содержит 123 документа. Публикация данного сборника представляет собой важное и значимое событие, имеющее ценность не только для специалистов по Монголии, но и для историков и архивистов в целом. Часть материалов, касающихся УБЖД, была представлена в книге «Советско-монгольские экономические связи. 1955–1985 гг.: сборник документов» (раздел III. Транспорт. Улан-Баторская железная дорога) [*Советско-монгольские экономические связи*, 2019, с. 458–576]. Следует выделить еще одно ценное издание – «Улан-Баторская железная дорога (начало XX в. – 1957 г.): документы и материалы», изданный в рамках совместного исследования Института монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН и Института истории Академии наук Монголии (ныне Институт истории и этнологии Монгольской академии наук) и приуроченный к нескольким важным датам: 60-летию акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога», 60-летию ввода в эксплуатацию ширококолейной линии Наушки – Улан-Батор и 55-летию бесперебойного железнодорожного сообщения между Улан-Батором и станцией Замын-Уд [*Улан-Баторская железная дорога (начало XX в. – 1957 г.)*, 2010].

В рецензируемом издании пять глав, все озаглавлены и выстроены по хронологии документов. Каждая глава посвящена определенному этапу развития железнодорожной отрасли, что позволило составителям оптимально определить ключевые задачи и приоритеты на различных этапах ее развития. Как отмечается в предисловии составителей, актуальность данного сборника документов продиктована «отсутствием до настоящего времени отдельной документальной публикации, специально посвященной истории УБЖД», ознакомле-

нием широкой общественности и специалистов с уникальными архивными документами [*Улан-Баторская железная дорога. История и современность*, 2024, с. 15].

Первая глава «Образование акционерного общества “Улан-Баторская железная дорога”» включает восемь документов за 1949 г.: документы об учреждении акционерного общества УБЖД между правительствами двух стран от 6 июня 1949 г., Устав, Соглашение о предоставлении займа МНР для оплаты доли АО УБЖД и др. Согласно техническому проекту, строительство железнодорожной линии было возложено на МВД СССР [*Улан-Баторская железная дорога. История и современность*, 2024, с. 38–59]. В данном блоке представлена «запись беседы» первого заместителя министра иностранных дел СССР А.А. Громыко с премьер-министром МНР Х. Чойбалсаном. На «протокольной» встрече А.А. Громыко зафиксировал ключевые моменты беседы от 29 октября 1949 г. Круг обсуждаемых вопросов был весьма широк и охватывал стратегически важные направления: развитие культуры и просвещения, повышение продуктивности животноводства, ход международных торговых переговоров и, безусловно, знаковое событие – открытие железнодорожной магистрали, связавшей столицу с Советским Союзом [*Улан-Баторская железная дорога. История и современность*, 2024, с. 55–56]. Рассматривалось также завершение строительства железной дороги, ведущей в Улан-Батор, и предстоящая публикация данной информации в печати. Особо стоит отметить слова премьер-министра МНР, прозвучавшие в ответной речи, которые подчеркнули историческую значимость момента: «выдающееся событие в истории МНР». Именно эта цитата выбрана для названия рецензии [*Улан-Баторская железная дорога. История и современность*, 2024, с. 56].

Следующие десять лет, с 1950 по 1959 годы, отраженные в 39 документах второй главы «Создание инфраструктуры Улан-Баторской железной дороги. 1950-е годы», посвящены масштабному строительству инфраструктуры железнодорожной магистрали [*Улан-Баторская железная дорога. История и современность*, 2024, с. 61–191]. В данной главе представлены сведения о возведении важнейших объектов, расположенных вдоль железнодорожной магистрали. Так, уже к 1951 г. были завершены работы по строительству и подготовке к эксплуатации котельных депо на участке от станции Дархан до Улан-Батора. Параллельно были введены в эксплуатацию электростанции в населенных пунктах Сухэ-Батор, Дархан, Барун-Хара и Дзун-Хара, а также возведен мост через реку Ёро-Гол [*Улан-Баторская железная дорога. История и современность*, 2024, с. 95]. Не менее значимым аспектом данной главы является соглашение между правительствами СССР и МНР о строительстве и эксплуатации железной дороги, соединяющей Улан-Батор с монголо-китайской границей в районе Замын-Уд. Суть проблемы заключалась в различии ширины колеи: в КНР она составляет 1435 мм, тогда как на участке от Наушек до Улан-Батора – 1524 мм. Для решения этой задачи и приведения обеих железнодорожных линий к единой колее в 1524 мм было решено создать перевалочную станцию в районе Пиндинцюань (ныне аймак Уланчаб, КНР), расположенную «по обеим сторонам границы». Такой выбор ширины колеи был обусловлен стремлением к сокращению расходов на строительство и ускорению грузоперевозок [*Улан-Баторская железная дорога. История и современность*, 2024, с. 97]. 17 декабря 1955 г. в Улан-Баторе состоялась передача железнодорожной линии Улан-Батор – Замын-Уд протяженностью 710 км со всеми сооружениями в постоянную эксплуатацию АО УБЖД [*Улан-Баторская железная дорога. История и современность*, 2024, с. 167]. Расширение железнодорожной магистрали привело к острой потребности АО УБЖД в национальных кадрах. При поддержке правительств двух стран было принято решение об открытии техникума с четырехлетним сроком обучения. Финансирование обучения будущих специалистов, принимаемых в возрасте от 15 до 30 лет и не ниже семилетнего образования, было возложено на акционерное общество. Уже 1 сентября 1953 г.

началось обучение 60 студентов по двум специальностям: «техники паровозного хозяйства» и «техники движения и грузовой работы» [*Улан-Баторская железная дорога. История и современность*, 2024, с. 134].

В третьей главе «Улан-Баторская железная дорога – проект социалистической интеграции. 1960–1980-е годы» (41 документ) освещается развитие УБЖД в рамках социалистической интеграции [*Улан-Баторская железная дорога. История и современность*, 2024, с. 193–338]. Анализ документов по десятилетиям показывает эволюцию приоритетов. В 1960-е годы фокус был направлен на операционную деятельность и отчеты советских специалистов, работавших в МНР [*Улан-Баторская железная дорога. История и современность*, 2024, с. 201, 207, 210, 221, 238, 242, 244, и др.]. В 1970-е годы акцент сместился на экономические аспекты: производственные, хозяйственные и финансовые показатели, укрепление хозрасчета, а также вопросы безопасности труда [*Улан-Баторская железная дорога. История и современность*, 2024, с. 255, 261, 273]. К 1980-м гг. в документах преобладают темы, связанные с доходами от грузоперевозок, кадровой работой, безопасностью движения и межведомственным сотрудничеством по вопросам транспортировки грузов [*Улан-Баторская железная дорога. История и современность*, 2024, с. 300, 311, 314, 318, 322, и др.].

Развитие Улан-Баторской железной дороги в непростой для Монголии период, когда объемы грузовых и пассажирских перевозок существенно сократились, раскрывается на основе 21 документа в четвертой главе «Улан-Баторская железная дорога в новых экономических условиях последнего десятилетия XX века». Тем не менее активно обсуждалась возможность организации масштабных грузовых потоков из КНР в Европу, проходящих через территории России и Монголии [*Улан-Баторская железная дорога. История и современность*, 2024, с. 355, 357, 366, 429 и др.].

Пятая глава «Улан-Баторская железная дорога в XXI веке» (23 документа) посвящена достижениям УБЖД на современном этапе. В этот период ключевыми направлениями стали оперативное решение текущих задач, повышение эффективности работы правления АО УБЖД, рост акционерного и уставного капитала, а также успешная модернизация магистрали и обновление локомотивного и вагонного парка [*Улан-Баторская железная дорога. История и современность*, 2024, с. 467, 477, 489 и др.].

Анализ представленного сборника документов позволяет заключить, что он воссоздает практически неразрывную летопись становления и эволюции Улан-Баторской железной дороги. Примечательно, что значительный объем архивных материалов, ранее не публиковавшихся, впервые вводится в научный оборот. Включение документов из монгольских архивов является ценным дополнением, проливающим свет на многогранную историю взаимодействия двух государств в рамках этого совместного начинания.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ/REFERENCES

Советско-монгольские экономические связи. 1955–1985 гг.: сборник документов. отв. ред. А.В. Юрасов; отв. сост. Е.Р. Курапова; сост. В.С. Пушкарев, Л. Мэндсайхан. М.: Фонд «Связь Эпох», 2019 [*Soviet-Mongolian economic relations. 1955–1985: collection of documents.* Ed. by A.V. Yurasov; ed. comp. E.R. Kurapova; comp. V.S. Pushkarev, L. Mendsaikhan. Moscow: Svyaz Epochs Foundation, 2019 (in Russian)].

Улан-Баторская железная дорога (начало XX в. – 1957 г.): документы и материалы. Науч. ред. Л.В. Курас, Н. Хишигт. Улан-Удэ: Изд-полигр. комплекс ФГОУ ВПО ВСГАКИ, 2010 [*Ulaanbaatar Railway (early 20th century – 1957): documents and materials.* Scientific editors L.V. Kuras, N. Khishigt.

Ulan-Ude: Publishing House of Publishing and Printing complex of FGOU VPO VSGAKI, 2010 (in Russian)].

Улан-Баторская железная дорога. История и современность: сб. документов. Отв. ред. А.В. Юрасов; сост. Е.Р. Курапова (отв. ред.), В.С. Пушкарёв, И.В. Хесин. М.: Кучково поле Музеон, 2024 [*Ulaanbaatar Railway. History and modernity: collection of documents.* Ed. by A.V. Yurasov; comp. by E.R. Kurapova (ed.), V.S. Pushkarev, I.V. Khesin. Moscow: Kuchkovo field Museum, 2024 (in Russian)].

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

ОРЛОВА Кеема Владимировна – д.и.н.,
главный научный сотрудник Центра архивных
исследований Института востоковедения РАН,
Москва, Россия.

Keemya V. ORLOVA, DSc (History), Chief
Researcher, Center for Archival Research of the
Institute of Oriental Studies of the RAS, Moscow,
Russia.

Восток. Афро-Азиатские общества: история и современность
научный журнал Российской академии наук
(свидетельство о СМИ № 0110166 от 18.01.1994 г.)

Подписано к печати 19.06.2026
Тираж 250 экз.

Формат 70×100/16
Зак. № 682

Усл. печ. л. 19,53
Цена свободная

Учредители: Российская академия наук,
Институт востоковедения РАН, Институт Африки РАН
Издатель: Институт востоковедения РАН
20 экз. распространяется бесплатно
Исполнитель: ИП Сеньковский Н.А.
115407, Москва, Нагатинская наб., д. 54, пом. 4
Отпечатано: ИП Сеньковский Н.А.