

Важный евроазиатский маршрут:
о сборнике документов
«Улан-Баторская железная дорога:
История и современность»
(М.: Кучково поле: Музеон, 2024. 512 с.)

Александр С. Сенин

*Российский государственный гуманитарный университет,
Москва, Россия, dep_kiguoo@rggu.ru*

Аннотация. Сборник документов «Улан-Баторская железная дорога: История и современность» подготовлен сотрудниками Российского государственного архива экономики и посвящен 75-летней истории акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога». В сборник включены документы центральных, региональных и ведомственных архивов России и Монголии. Межведомственные и ведомственные нормативные акты, документы правления акционерного общества, служебная переписка отражают процессы проектирования, строительства и эксплуатации железной дороги на территории Монголии, развитие экономического сотрудничества между нашими странами. Улан-Баторская железная дорога является основным перевозчиком грузов и пассажиров в стране. Пересекая страну с севера на юг, Трансмонгольская магистраль является важной частью региональной транспортной логистики. Используя выгодное географическое положение, она служит естественным транзитным мостом между Европой и Азией. Модернизация УБЖД позволит этой магистрали стать важным звеном международного транспортного коридора, а также расширить взаимовыгодные экономические связи с основными торговыми партнерами Монголии – Россией и Китаем.

Материалы сборника особо значимы сегодня в условиях укрепления экономических связей России со странами Восточной Азии.

Ключевые слова: Россия, Монголия, Советский Союз, железная дорога, международный транспортный коридор, экономическое сотрудничество

Статья поступила в редакцию 28 декабря 2024 г.;
принята к публикации 19 января 2026 г.

Для цитирования: Сенин А.С. Важный евроазиатский маршрут: о сборнике документов «Улан-Баторская железная дорога: История и современность» (М.: Кучково поле: Музеон, 2024. 512 с.) // История и архивы. 2026. Т. 8. № 2. С. 233–243. DOI: 10.28995/2658-6541-2026-8-2-233-243

An important Eurasian root:
Review of the collection of documents
“Ulan-Batorskaya zheleznaya doroga.
Istoriya i sovremennost”
[The Ulaanbaatar Railway. History and modernity]
(Moscow: Kuchkovo Pole: Museon, 2024. 512 p.)

Aleksandr S. Senin

*Russian State University for the Humanities,
Moscow, Russia, dep_kiguoo@rggu.ru*

Abstract. The collection of documents: “The Ulaanbaatar Railway. History and modernity” was developed by the staff of the Russian State Archives of Economy and dedicated to the 75-year history of the Ulaanbaatar Railway Joint-Stock Company. The collection includes the documents from the central, regional and departmental archives of Russia and Mongolia. The interdepartmental and departmental regulations, the documents of the Joint-Stock Company Board and the official correspondence reflect the processes of the railway design, construction, and operation in Mongolia, as well as the development of economic cooperation between our countries. The Ulaanbaatar Railway is the main carrier of goods and passengers in the country. Crossing the country from north to south, the Trans-Mongolian traffic artery is an important part of the regional transport logistics. Thanks to its advantageous geographical position, it serves as a natural transit bridge between Europe and Asia. The Ulaanbaatar Railway modernization will make this highway an important link in the international transport corridor; it will also help expand the mutually beneficial economic ties with the major trading partners of Mongolia – Russia and China.

The materials of the collection are particularly important today in the context of strengthening economic ties between Russia and the countries of East Asia.

Keywords: Russia, Mongolia, Soviet Union, railway, international transport corridor, economic cooperation

The article was submitted for publication 28.12.2024;
accepted for publication 19. 01.2026.

For citation: Senin, A.S. (2026), "An important Eurasian root: Review of the collection of documents 'Ulan-Batorskaya zheleznaya doroga. Istoriya i sovremennost'" [The Ulaanbaatar Railway. History and modernity] (Moscow: Kuchkovo Pole: Museon, 2024. 512 p.), *History and Archives*, vol. 8, no. 2, pp. 233–243, DOI: 10.28995/2658-6541-2026-8-2-233-243

Подготовленный сотрудниками Российского государственного архива экономики сборник документов «Улан-Баторская железная дорога. История и современность»¹ посвящен 75-летней истории акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога», ключевого для Монголии инфраструктурного проекта.

Сборник состоит из пяти глав, документы которых последовательно освещают историю создания и деятельности динамично развивающейся железнодорожной магистрали.

Документы первых двух глав раскрывают этап создания основных элементов инфраструктуры Улан-Баторской железной дороги. Документы позволяют охарактеризовать местность, по которой прошла дорога, и основные препятствия, которые пришлось преодолевать строителям. Район строительства представлял собой зону высоких степей и горного лесостепья с большими количеством горных массивов [Каманджаев 2024]. На участке от 300 до 366 км наблюдались вечномёрзлые грунты. Климат характеризовался резкой континентальностью с большим суточными и годовыми температурными амплитудами. Среднегодовая температура составляла – 2,9, но минимальная опускалась до – 47,2°. Строительство дороги такой сложности и масштабов было непосильно Монгольской Народной Республике и Советский Союз был вынужден взять на себя основные расходы по финансированию строительных работ. 28 августа 1948 г. Советом Министров СССР был одобрен заём правительству МНР в объеме 48 355 200 рублей для оплаты доли МНР в Советско-Монгольском акционерном обществе «Улан-Баторская железная дорога». Спустя полмесяца было подписано Соглашение между правительствами обеих стран о создании этого общества. Оно учреждалось для постройки и эксплуатации железной дороги от пограничного пункта на советско-монгольской границе Наушки до города Улан-Батор общей протяженностью в 404 км.

Согласно публикуемым документам (Соглашению о создании Общества и его Уставу) учредителями общества являлись Министерство путей сообщения СССР и Министерство транспорта МНР.

¹ Улан-Баторская железная дорога: История и современность / отв. ред. А.В. Юрасов; сост. Е.Р. Курапова, В.С. Пушкарев, И.В. Хесин. М.: Кучково поле: Музеон, 2024. 512 с.

Правление Общества находилось в Улан-Баторе. Там же находилось Управление дороги. Начальника дороги назначала советская сторона, его заместителя – монгольская. Монгольская сторона оплачивала свою долю акционерного капитала, средства для приобретения лошадей, юрт, строительных материалов, продовольствия, одежды и прочих товаров для Строительного управления дороги. В бессрочное пользование Общества передавалась полоса земли по всей трассе железной дороги шириной в 120 м на перегонах и в 300 м на станциях. В бессрочное пользование Общества также передавались земельные участки для технических сооружений, заготовки строительных материалов, добычи каменного угля и нефти. В межправительственном Соглашении отмечалось, что проведение изысканий и сооружение дороги будет осуществлено Советским Союзом. Поэтому разрешался беспрепятственный пропуск через советско-монгольскую границу инженерно-технических специалистов и рабочих, свободное движение в обе стороны железнодорожного, автомобильного и гужевого транспорта, а равно проход советских судов по рекам Селенга, Орхон, Хара-Гол и Иуру-Гол. Свою деятельность Общество осуществляло на территории МНР в соответствии с законами республики и пользовалось всеми преимуществами и льготами, наравне с монгольскими государственными учреждениями.

Строительные работы начались задолго до подписания Соглашения об учреждении Общества [Курас 2011]. Постановлением Советского правительства строительные работы были поручены Главному управлению лагерей железнодорожного строительства Министерства внутренних дел СССР, а изыскание и проектирование – Желдорпроекту этого же управления (ГУЛЖДС МВД СССР). Согласно техническому проекту железной дороги, строительство, а затем руководство оперативной и хозяйственной деятельностью осуществляло Специальное управление строительства № 505 Управления строительства горно-металлургических предприятий МВД СССР под руководством инженера путей сообщения, генерал-майора Ф.А. Гвоздевского, располагавшееся в г. Сухэ-Батор. Во вступительной статье «Улан-Баторская железная дорога – магистраль через страны и эпохи», подготовленной доктором исторических наук, главным научным сотрудником Института российской истории РАН М.Ю. Мухиным, указано, что в строительстве участвовало 93 тыс. рабочих. Были привлечены строительные организации с участков Байкало-Амурской магистрали, широко использовался труд заключенных ГУЛАГа и пленные японские военнослужащие [Мухин 2024, с. 24].

Как свидетельствует акт специальной советско-монгольской комиссии о передаче железнодорожной линии Наушки – Улан-

Батор в постоянную эксплуатацию АО «УБЖД» от 15 декабря 1950 г., на дороге было сооружено 10 станций, 12 разъездов, оборудованы пункты водоснабжения. Эксплуатировались паровозы серии «Э». На главных и станционных путях использовался гравийный или песчаный балласт. Были уложены уже бывшие в эксплуатации рельсы. Минимальный радиус кривых участков – 300 м. На участке от 270 до 375 км встречалась местность с вечной мерзлотой на глубине 3 – 4 метра. Отмечалось, что вблизи от железной дороги находились залежи известняка и лесные массивы, дававшие возможность организовать лесозаготовки и деревообделочные предприятия, а также производство извести. Сквозное рабочее движение по всей магистрали было открыто 7 ноября 1949 г.

В сборник включен приказ и. о. начальника Строительства № 505 от 10 января 1951 г. о том, что с 17 ч. вся ответственность за безопасность движения, охрану и сохранность грузов и всех эксплуатируемых объектов переходит к АО «УБЖД». Однако, согласно справке Управления строительства № 505 от 24 ноября 1951 г., оно продолжало достраивать некоторые объекты, например депо на станции Улан-Батор, электростанцию на станции Сухэ-Батор, местами продолжались буровые работы, монтаж насосных, водонапорных башен, вагоноремонтных пунктов и котельных. В Улан-Баторе достраивались 18 двухквартирных и один четырехквартирный жилые дома. Началась смена дефектных рельс (сменили 6918 шт. против запланированных 8280 шт.).

Для истории железнодорожного строительства особый интерес представляет проект совместного письма от 23 августа 1952 г. министра путей сообщения СССР Б.П. Бещева, министра внутренних дел СССР С.Н. Круглова и помощника заместителя Председателя Совета Министров СССР А.Ф. Зеленовского первому заместителю председателя Совета Министров СССР В.М. Молотову о строительстве железной дороги от Улан-Батора до границы с Китайской Народной Республикой. Новая дорога протяженностью ориентировочно 750 км должна была пройти по территории, где отсутствовали лес, вода и местные строительные материалы. Для обслуживания этого протяженного участка потребовалось отозвать с железных дорог СССР до трех тысяч вагонов, 40 паровозов и 35 тепловозов. 15 сентября 1952 г. между правительствами СССР и МНР было подписано Соглашение о строительстве и эксплуатации однопутной железнодорожной линии от Улан-Батора до монголо-китайской границы в районе Дзамын-Удэ с расчетом на пропускную способность 12 пар поездов в сутки. По всей дороге намечалось уложить новые рельсы типа Р-43. Поскольку ширина колеи была разной (в Монголии она была как и в СССР – 1524 мм, а в Китае 1435 мм), совместимость участков предполагалось обеспечить путем замены колесных пар

на китайской стороне. В целях нового строительства увеличивался акционерный капитал АО «УБЖД».

Работы на новой дороге велись силами военно-строительных батальонов и Управлением исправительно-трудовых лагерей и строительства № 505. В 1953 г. они строили центральные базы материально-технического и интендантского снабжения, лагерные пункты, два средних и один большой мосты. В последних числах марта приступили к отсыпке земляного полотна (справка начальника Управления ИТЛ и Строительства № 505 Л.С. Буянова). В марте 1953 г. структуры ГУЛЖДС были переданы в МПС СССР. Исправительно-трудовые лагеря были эвакуированы на территорию СССР. В сборнике помещены справки начальника Управления строительства № 505 МПС СССР Л.С. Буянова о ходе выполнения плана по строительству железной дороги Улан-Батор – Дзамын-Удэ, а также докладная записка строительного ревизора МПС В. Кишина о ходе работ на «Строительстве № 505» в июне-августе 1954 г.

17 декабря 1955 г. АО «УБЖД» приняло от строителей железнодорожную линию Улан-Батор – Дзамын-Удэ. Согласно акту о передаче линии в эксплуатацию Общества от 30 декабря 1955 г., протяженность линии составила 713 км. Дорога строилась в труднодоступной местности, на северном участке она пересекала отроги Хэнтейского хребта, достигая отметок 1710 м над уровнем моря, далее проходит по волнистому нагорью и, пересекая в пределах 590–690 км приподнятое каменистое плато, следует по пустыне Гоби к монголо-китайской границе. Был выполнен объем земляных работ, равный 12 млн м³, заготовлено и уложено 700 тыс. м³ щебня и гравия, построено 500 искусственных сооружений, 35 станций и разъездов, 5 тепловозных депо, 7 электростанций, 8 крупных вокзалов. Пропускная способность – 12 пар поездов в сутки с возможностью доведения в дальнейшем до 24 пар. На линии эксплуатировались тепловозы ТЭ-2. Большинство станционных строений было оборудовано водопроводом и канализацией. Одновременно с постройкой технических сооружений возводились жилые дома для железнодорожных служащих, детские сады и интернаты, хлебопекарни, магазины, бани, прачечные, спортивные сооружения. Строительство вело и завершило специальное управление (Строительство № 505) Министерства транспортного строительства СССР. Один из документов свидетельствует о передаче монгольской стороне в 1956 г. железнодорожной узкоколейной линии Эрен-Цаб – Баин-Тумен протяженностью 380,5 км. Железнодорожная трансмонгольская магистраль сократила путь грузов из Китая в Советский Союз на 1100 км. Только за 1958 – 1967 гг. АО «УБЖД», с учетом транзитных грузов, перевезла 25,6 млн т грузов, обеспечив МНР 406,5 млн тугриков чистой прибыли [Мухин 2024, с. 32].

3-я глава содержит документы о деятельности АО «УБЖД» за 1960–1980-е гг. Это преимущественно отчеты советских специалистов, командированных в Монголию, о грузовой и коммерческой работе Улан-Баторской железной дороги, отчеты правления АО «УБЖД», отчеты дороги общему собранию акционеров о производственно-финансовой деятельности. В них сообщается о модернизации железной дороги в разные годы, в частности, об электрической централизации стрелок, полуавтоматической блокировке на отдельных участках, развитии станционных путей, улучшении бытовых условий железнодорожников. Сообщается о проблемах с безопасностью движения поездов, наличии брака в поездной и маневровой работе, нарушениях правил технической эксплуатации и должностных инструкций отдельными работниками дороги. Интерес для историков транспорта представляет письмо главы правительства Монголии Ж. Батмунха председателю СМ СССР А.Н. Косыгину от 21 февраля 1977 г. о необходимости капитального ремонта УБЖД в целях ее модернизации. Батмунх отметил высокие темпы развития монгольской экономики, предъявляющей повышенные требования к транспортной инфраструктуре. Так, в 1975 г. по сравнению с 1970 г. грузооборот УБЖД вырос на 40,7%.

Ввод в действие монголо-советского горно-обогатительного комбината «Эрдэнэт» и расширение советско-монгольского экономического сотрудничества вызовет существенный прирост объема перевозок по железной дороге, поскольку УБЖД выполняет более 70% общего грузооборота всех видов транспорта страны. Вместе с тем, по словам Батмунха, на железной дороге по-прежнему эксплуатируются тепловозы ТЭ-2, построенные в СССР в 1949–1952 гг. и их все труднее ремонтировать: «Все более тяжелое положение складывается с обеспечением ремонта в связи с тем, что выпуск данного типа тепловозов промышленностью прекращен более 20 лет назад и номенклатура производимых к ним запасных частей из года в год сокращается». Для обеспечения безопасности движения Батмунх просит советское руководство оказать содействие в замене эксплуатируемых с 1950 г. рельс и стрелочных переводов типа Р-43 на более мощные Р-50. На сложных перегонах общей протяженностью 163 км требовалось провести капитальный ремонт пути. В январе 1979 г. была принята в эксплуатацию линия Дархан – Эрдэнэт протяженностью 164 км. Она обеспечила потребности нового горно-обогатительного комбината.

Соглашение между правительствами двух стран о модернизации железнодорожной сети было подписано 19 октября 1982 г. Советская сторона взяла на себя работы по развитию Улан-Баторского железнодорожного узла, локомотивного депо на станции Улан-Батор, развитие станции Сухэ-Батор, строительство искусственных

сооружений на линии Улан-Батор – Дзамын-Удэ, реконструкцию локомотивного депо на станции Дархан и др. Со своей стороны АО «УБЖД» проводила капитальный ремонт пути с укладкой полученных из СССР рельсов типа Р-50. Судя по тексту межправительственного Соглашения и приложений к нему, капитальный ремонт предполагалось провести практически всего главного пути (400 км на магистрали Сухэ-Батор и 656 км на магистрали Улан-Батор – Дзамын-Удэ). Завершить работы планировалось к концу 1990 г.

Документы глав 5 и 6 сборника посвящены деятельности Улан-Баторской железной дороги в новых социально-экономических условиях на рубеже XX–XXI вв. До конца 1980-х гг. экономика Монголии развивалась при финансовой и технической помощи СССР и других стран Совета экономической взаимопомощи [Каманджаев 2023]. Прекращение внешней экономической помощи в результате распада социалистической системы, ликвидации Советского Союза привели к нарушению сложившихся хозяйственных связей и глубокому спаду в экономике Монголии. К 1991 г. долг Монголии Советскому Союзу достиг 11,4 млрд руб. Выплата этой задолженности для Монголии была непосильной. Понимая финансовые трудности МНР, советское, а затем и российское руководство пошло на почти полное списание задолженности [Мухин 2024, с. 34].

Ухудшение показателей работы дороги зафиксировали публикуемые в сборнике пояснительные записки к отчетам УБЖД по производственно-финансовой деятельности. Так, в записке от 25 февраля 1992 г. отмечено, что за прошедший 1992 г. было недоотправлено 1614,5 т грузов. Общий план по перевозкам народно-хозяйственных грузов был исполнен на 82,6%. В том числе было недоотправлено 90,3 т рудного концентрата из ГОКа «Эрдэнэт». Немногим лучше были показатели за 1993 г.: план перевозок был выполнен на 85,2%. Положение с перевозками стало улучшаться лишь к концу 90-х годов. И только в пояснительной записке к отчету УБЖД о производственно-финансовой деятельности за 2001 г. отмечено, что план перевозок выполнен на 107,4%, а годовой прирост грузооборота составил 12,6%.

Публикуется письмо министра путей сообщения Г.М. Фадеева министру инфраструктуры Монголии Б. Жигжиду о согласии МПС России в качестве российского акционера на осуществление приватизации жилых зданий УБЖД, построенных в период 1949–1960 гг. Это снижало финансовую нагрузку АО, на баланс которого, как и в Советском Союзе, находились многочисленные социальные объекты. Еще одной формой экономической помощи АО «УБЖД» стало решение российской стороны предоставить

льготный тариф на перевозки медного концентрата производства «Эрдэнэт» из Монголии в адрес российских предприятий. Об этом министру развития транспортной инфраструктуры Монголии Г. Батхуу 2 сентября 1999 г. сообщил министр путей сообщения Российской Федерации В.И. Старостенко.

В соответствии с новыми условиями деятельности Общества, по Соглашению между правительствами обеих стран оно было переименовано в Российско-монгольское акционерное общество «Улан-Баторская железная дорога». Указом Президента РФ Д.А. Медведева от 22 августа 2009 г. находящиеся в федеральной собственности 50% акций АО «УБЖД» были переданы в доверительное управление ОАО «Российские железные дороги». В сборнике публикуется текст Соглашения между Министерством дорог и транспорта Монголии и ОАО «РЖД» о стратегическом партнерстве по модернизации и развитию УБЖД от 3 сентября 2014 г. В частности, в нем говорится, что стороны пришли к взаимопониманию о необходимости «проведения масштабной модернизации и расширения железнодорожной сети АО “УБЖД” путем совместной деятельности по подготовке проектной документации, осуществлению строительства, решению вопросов финансирования, организации транспортно-логистической деятельности».

Монголия остро нуждается в развитии важнейшего для нее железнодорожного транспорта. Для этой цели уже в 2009 г. была создана российско-монгольская компания «Дэд бутэцийн хугжил» («Развитие инфраструктуры») с участием ОАО «РЖД». В ближайшие десятилетия предполагалось построить около 5 тыс. км новых железных дорог. Для осуществления этого грандиозного плана в МНР была создана специальная государственная компания «Монголын темер зам» («Монгольские железные дороги»)².

В связи с переориентацией грузовых потоков в восточном направлении, развитием экономического сотрудничества со странами Азии интерес представляет Соглашение между правительствами Российской Федерации и Монголии от 29 марта 2019 г. об условиях транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом. Железнодорожный транспорт (в первую очередь УБЖД) обеспечивает в современной Монголии 95% экспортно-импортных грузоперевозок. Поэтому это Соглашение придаст новый импульс работе УБЖД [Мухин 2024, с. 35]. Документы сборника свидетельствуют о роли и значении трансмонгольской магистрали в качестве международного транспортного коридора в страны Восточной Азии.

² Большая Российская энциклопедия: [В 35 т.]. Т. 20. М., 2012. С. 747.

В сборник вошли документы центральных, региональных, ведомственных архивов России и Монголии. Документы сопровождаются примечаниями составителей. Научно-справочный аппарат состоит из списка сокращений, именного и географического указателей. Как отмечают составители сборника, значительная часть публикуемых документов вводится в научный оборот впервые. Они служат незаменимым источником по истории Монголии и экономического сотрудничества наших стран.

Литература

- Каманджаев 2023 – *Каманджаев Н.А.* Совет экономической взаимопомощи и геологическое изучение Монголии: доклад экспертной группы стран-членов СЭВ от 9 сентября 1963 г. // История и архивы. 2023. № 4. С. 36–50.
- Каманджаев 2024 – *Каманджаев Н.А.* Совершенствование кормовой базы МНР в фокусе внимания СЭВ: проект освоения целинных земель в северной части Гобийской зоны // История и архивы. 2024. Т. 6. № 2. С. 45–58.
- Курас 2011 – *Курас Л.В.* Монголия в 1940–1945 годы // Монголия во Второй мировой войне. Иркутск: Оттиск, 2011. С. 3–12.
- Мухин 2024 – *Мухин М.Ю.* Улан-Баторская железная дорога – магистраль через страны и эпохи // Улан-Баторская железная дорога: История и современность / отв. ред. А.В. Юрасов. М.: Кучково поле: Музеон, 2024. С. 3–35.

References

- Kamandzhaev, N.A. (2023), "The Council for Mutual Economic Assistance and the geological study of Mongolia. Report of the expert group of the CMEA (COMECON) member countries, dated September 9, 1963", *History and Archives*, no. 4, pp. 36–50.
- Kamandzhaev, N.A. (2024), "MPR's food supply improvement in the CMEA focus of attention. A project for the development of the virgin lands in the northern part of the Gobi zone", *History and Archives*, vol. 6, no. 2, pp. 45–59.
- Kuras, L.V. (2011), "Mongolia in 1940–1945", in *Mongoliya vo Vtoroi mirovoi voine* [Mongolia in World War II], Ottisk, Irkutsk, Russia, pp. 3–12.
- Mukhin, M.Yu. (2024), "The Ulaanbaatar Railway – a traffic artery through countries and epochs", in Yurasov, A.V., *Ulan-Batorskaya zheleznaya doroga: Istoriya i sovremennost'* [The Ulaanbaatar Railway. History and modernity], Kuchkovo pole, Muzeon, Moscow, Russia, pp. 3–35.

Информация об авторе

Александр С. Сенин, доктор исторических наук, профессор, Российский государственный гуманитарный университет, Москва, Россия; 125047, Россия, Москва, Миусская пл., д. 6, стр. 6; dep_kiguoo@rggu.ru

ORCID ID: 0000-0001-6258-7482

Information about the author

Aleksandr S. Senin, Dr. of Sci. (History), professor, Russian State University for the Humanities, Moscow, Russia; 6-6, Miusskaya Sq., Moscow, Russia, 125047; dep_kiguoo@rggu.ru

ORCID ID: 0000-0001-6258-7482