Транспортная логистика в обеспечении экономической безопасности России и Монголии¹. (Часть 2)

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

Прокофьева Татьяна Анатольевна, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры логистики и экономической информатики, Российский химико-технологический университет им. Д.И. Менделеева (РХТУ), президент Ассоциации «Логинвест», вицепрезидент 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

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 безопасность, национальная безопасность, промышленность, транспортная инфраструктура, Великий чайный путь, Евроазиатские международные транспортные коридоры.

Transport logistics in ensuring economic security of Russia and Mongolia². (Part 2)

Stanislav S. Goncharenko, Ph.D. in Economics, the President of Evro-Aziatskiy Ttransportation Innovation Center,

Novodanilovskaya embankment, 2, building 1, 119072, Moscow, Russia

E-mail: goncharenko.s.s@list.ru

Taniana A. Prokofieva, Ph.D. in Economics, professor, logistics' department professor, Russian University of Chemical Technology D.I. Mendeleev, the president of Loginvest association, Vise 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

1

¹ Окончание статьи, опубликованной в №3.

² End of the article published in No. 3.

Abstract. 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, Mongolia, China, economic security, national security, industry, transport infrastructure, the Great tea route, Euro-Asian international transport corridors.

Введение

Существуют обшие факторы проблемы трансграничного тенденции, И экономического развития, что позволяет разработать единую политику эффективного управления национальной экономикой на уровне ее регионального звена. Эта политика должна включать такие приоритетные направления, как развитие сети, форм и инструментов сотрудничества, распространение инновационной трансграничного компетентности, реализацию проектов развития трансграничной инфраструктуры.

Транспортные маршруты, соединяющие Монголию с Россией, в основном пересекают границу на участке Республики Бурятия. Эти пограничные железнодорожные и автомобильные переходы продолжают развиваться. Однако в настоящее время в качестве новых перспективных переходов рассматривается участок Республики Тыва.

Развитие интегрированной транспортно-логистической системы России и Монголии

Республика Тыва (Тува) представляет собой уникальный регион, расположенный в центральной части Азиатского материка. По ней проходят автомобильная трасса федерального значения и воздушные коридоры, включая международные и кросс полярные трассы. Ближайшая железнодорожная станция находится в Абакане (Хакасия), к которой имеются два выхода: по Усинскому тракту (протяженность 415 км) или по трассе Ак-Довурак –Абаза (239 км), выезд на которую находится в 400 км от Кызыла. Восточный или Амыльский вариант предусматривал примыкание железной дороги на участке Минусинск – Жерлык, пересечение хребтов Западного Саяна, выход в долину р. Бий-Хем в районе поселка Сыстыг-Хем и далее – спуск до Кызыла. Однако при введении нескольких железнодорожных линий Байкальского региона строительство железнодорожной линии, связывающей Туву с железнодорожной сетью страны, сочли в тот период несвоевременным.

В настоящее время ситуация меняется и активно прорабатывается вопрос присоединения республики Тува не только к федеральной железнодорожной сети России, но и перспективный выход на Монголию.

Предлагалось несколько вариантов.

- Усинского тракта. Эта трасса, соединяющая Абакан с Кызылом, является кратчайшей, но данный проект предусматривал выполнение сложных строительных работ. Наличие горных перевалов и прижимов требовало создания большого количества подпорных стенок, козырьков, мостов, виадуков, тоннелей и других инженерных сооружений. Большие уклоны, малые радиусы кривых ухудшили бы эксплуатационные показатели железной дороги и значительно снизили бы весовые нормы, скорости перевозок, уменьшили ее пропускную способность.
- Енисейский вариант предполагал строительство железной дороги по Саянскому ущелью вдоль р. Верхний Енисей. С началом строительства Саянской ГЭС сооружение железной дороги по этой трассе стало невозможным.

– Западный (Онский) вариант предусматривал строительство железной дороги Абаза – Ак-Довурак – Шагонар – Кызыл.

Ее трасса протяженностью около 620 км пролегла бы в непосредственной близости от автомобильной дороги Абаза – Ак-Довурак, по долине p. Она c пересечением хребтов Западного Саяна и выходом в долину р. Улуг-Хем на участке Чаа-Холь – Шагонар – Кызыл. При сооружении такой линии потребовалось бы строительство нескольких тоннелей с объемом капитальных вложений около 100 млн руб. По экспертным оценкам, стоимость строительства железнодорожной линии по трассе Западного варианта составляла около 340 млн руб. Согласно многочисленным исследованиям, наиболее оптимальным и реальным вариантом транспортного развития является создание железнодорожной линии Кызыл – Курагино и примыкающего к ней подъездного пути к Элегестскому угольному Инженерно-геологические месторождению. изыскания И разработка экономического обоснования (ТЭО) строительства железной дороги в Туву были выполнены в 1976–1982 гг. Разработка ТЭО строительства проводилась институтом «Сибгипротранс» (г. Комплексная эффективности Новосибирск) оценка И социально-экономической целесообразности строительства железной дороги Курагино – Кызыл в увязке с освоением Элегестского месторождения Улуг-Хемского угольного бассейна и перспективами социально-экономического развития Республики Тыва выполнена Государственным научноисследовательским учреждением «Совет по изучению производительных сил» (ГНИУ СОПС) при Министерстве экономического развития и торговли РФ и Президиуме РАН. Основные характеристики железной дороги Курагино - Кызыл приведены далее на основании ТЭО, выполненного институтом «Сибгипротранс» в 1982 г. Дорога должна проектироваться однопутная, с тепловозной тягой. Общая как протяженность железнодорожной линии составляет 459,5 км, подъездной железнодорожный путь к Элегестскому месторождению – 38 км. Проектируемая железнодорожная линия относится к высшей (пятой) категории по сложности строительства. Для ее прокладки требуется возведение большого количества искусственных сооружений, в том числе двух тоннелей длиной 980 и 3 150 м. Согласно ТЭО, проектная стоимость строительства этой железной дороги составила около 1,2 млрд руб. в ценах 1982 г. В 2004 г. общая стоимость строительства (согласно перерасчетам, выполненным ОАО «Сибгипротранс» в текущих ценах через коэффициенты-дефляторы) оценивается в 45,3 млрд руб. [33].

Курагино-Кызылская железная дорога протяженностью более 400 км и оценочной стоимостью 192,4 млрд. Рублей. Тыва должна быть соединена с Красноярским краем и железнодорожной сетью России — железных дорог на территории Тувы пока нет. Планируется, что его ввод в эксплуатацию позволит более активно разрабатывать месторождения региона: к 2020 году по линии Кызыл-Курагино должно быть транспортировано 15 миллионов тонн угля, включая экспорт 12 миллионов тонн с месторождения Элегест.

Варианты проекта предполагаемой железной дороги Курагино – Кызыл представлены на рис. 14, где:

- 1 существующий проект;
- 2 предложение удлинить дорогу на 24,3 км;
- 3 инициатива Кызыла после 2014 г. протянуть железную дорогу в Монголию.



Рис. 14. Варианты проекта предполагаемой железной дороги Курагино – Кызыл³

Как сообщает монгольская газета «Зууны мэдээ», Монголия приступила к разработке ТЭО для строительства железнодорожной сети на западе страны. Если появится железнодорожное сообщение с Кызылом, то и западные аймаки Монголии получат выход к железной дороге в Россию. Тувинские ученые также поддерживают вариант сквозного железнодорожного пути через Туву в Монголию и Китай. Частично инженерные изыскания для его прокладки уже проведены⁴. Вопрос о строительстве железной дороги в Туву, связанный с расширением экономических связей между Россией и Монголией, был актуален даже в советское время. Институт экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения Академии наук СССР на протяжении нескольких лет вместе с другими организациями принимал участие в разработке Комплексной программы научнотехнического прогресса МНР до 2005 года. В рамках настоящего документа – подпрограмма по взаимодействию Монголии с соседними регионами СССР, в том числе из Тувинской АССР. В то же время монгольская сторона проявила интерес к созданию дублирующей железнодорожной линии от МНР до России через территорию Тувы в дополнение к существующим выходам. В то же время, строительство железной дороги от Эрдэнэт до Морена рассматривалось для разработки крупнейшего месторождения фосфоритов в бассейне Хубсугул, а власти Монголии предложили обсудить продолжение маршрута Эрдэнэт-Морен к Кызылу. В то же время железнодорожная линия до Кызыла рассматривалась как имеющая самостоятельное значение для развития связей между северными аймаками Монгольской Народной Республики и Тувы или как транзитная линия, которая была необходима в связи с ростом поставок техники и других товаров из России в Монгольскую Народную Республику. Хабсугульские фосфориты (концентрат) для экспорта в СССР, а также развитие связей для развития отходов завода Эрдэнэт были тогда грузообразующими факторами. В настоящее время для развития внешнеэкономической деятельности и увеличения внешнеторгового оборота правительство Республики Тыва

.

³ Электронный ресурс: https://kizil.bezformata.com/listnews/mongoliya-i-kitaj-dogovorilis-o-sovmestnih/23866601/?amp=1

⁴ https://kizil.bezformata.com/listnews/mongoliya-i-kitaj-dogovorilis-o-sovmestnih/23866601/?amp=1

федеральными органами рассматривает вопрос совершенствования транспортной инфраструктуры региона. Решение Правительства Российской Федерации о перенаправлении федеральной трассы М-54 на КПП Хандагайты-Боршо делает проект Курагино-Кызыл еще более актуальным. По расчетам специалистов, изменение маршрута автомагистрали позитивно скажется на ее качестве и способно в разы повысить востребованность ΑПП co стороны международных перевозчиков. многостороннего режима пункта пропуска позволит создать с помощью автодороги Хандагайты (Россия) – Улангом – Ховд (Монголия) – Урумчи (КНР) кратчайший маршрут для автомобильного выхода в трансконтинентальный транспортный коридор «Европа – Западный Китай». При этом значение тувинского «окна» из Азии в Европу многократно возрастает с включением Тувы в Транссиб через железную дорогу Курагино – Кызыл [9]. Рост инвестиционной активности в Туве, начало разработок коксующихся углей Улуг-Хемского бассейна и увеличение внешнеторгового оборота смещают вектор деловой активности к западным районам Тувы с выходом автомобильных дорог Кызыл – Чадан – Хандагайты к государственной границе с Монголией (Боршоо). Дальше данный маршрут органично вписывается в проект «Новый шелковый путь» трансконтинентального транспортного коридора «Европа – Западный Китай» на Улангом (Монголия) – Ховд (Монголия) – Урумчи (Китай). Раньше федеральная трасса от Кызыла шла на село Эрзин в южном направлении к границе и фактически заканчивалась пустынной территорией. Статус многостороннего он приобрел в 2007 г. по официальному ходатайству Тувы в рамках межправительственного российско-монгольского соглашения. В решении данного вопроса заинтересована и монгольская сторона, вопрос о придании данному пункту пропуска международного статуса отражен в программе правительства Монголии на 2012–2017 гг. С завершением строительства железной дороги Курагино - Кызыл возрастет значение этой автомобильной трассы и для регионов Восточной Сибири. Следует отметить, что китайская сторона принимает активное участие в строительстве и совершенствовании монгольского участка дороги (600 км), который в настоящее время является мало обустроенным и труднопроходимым для большегрузных автомобилей на участке Уенч – Ховд – Улангом.

Разрабатываемые проекты представляют интерес различных государств. Так канадская компания «Аспайр майнинг» ведет переговоры о строительстве железной дороги от г. Эрдэнэт до г. Кызыл. В случае строительства данной железной дороги существенно увеличится объём перевозки грузов по Уланбаторской железной дороге [16].

Транспортно-логистическая интеграция необходима Монголии еще и по тому, что поскольку она является внутри материковым государством, и для сырьевого экспорта ей необходимо иметь железнодорожную связь с морскими портами Тихого океана. В этом отношении железнодорожная сеть России способна увеличить объем пропуска монгольских грузов к дальневосточным портам России, рис. 15.

Железнодорожная сеть Китая перегружена и не в состоянии принять достаточно большой объем дополнительных сырьевых грузов из Монголии. Порты Китая также значительно перегружены собственной экспортной продукцией. В этих ограничительных условиях выход на дальневосточные порты России является предпочтительным [13].

Автомобильная интеграция России и Монголии необходима. Хотя вдоль трансмонгольской железной дороги существует автомобильная дорога, но разработан проект строительства перспективной скоростной автомагистрали — АН-3, разработанный монгольской компанией «Чингисленд девелопмент». Протяженность данной магистрали по территории Монголии составит более 1000 километров. Скоростная автомагистраль в первую очередь предназначена для перевозки пассажиров, промышленных товаров и продовольствия.

ФГУП «Аэропорт Кызыл» получило статус федерального казенного предприятия. Это позволит увеличить транзитные пассажиро- и грузопотоки, следующие из России (и обратно) в страны Юго-Восточной Азии, Китай и Монголию.



Рис. 15. Варианты выхода грузопотока Монголии на Транссиб (по материалам ОАО ИЭРТ РЖД)

Экономический пояс «Китай-Монголия-Россия»

Монголия занимает особое место в системе евроазиатских международных транспортных коридоров, поскольку она занимает срединное положение между двумя крупнейшими державами Россией и Китаем. Границ с другими государствами, а также к океану у нее нет.

Это касается и официальных железнодорожных и автомобильных маршрутов (рис. 16-17).

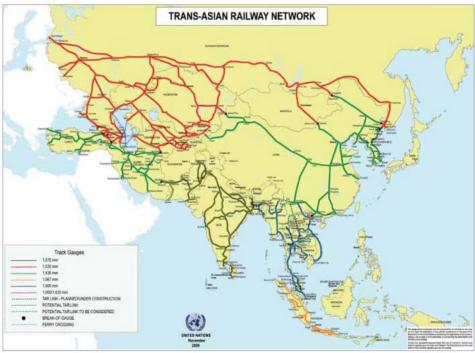


Рис. 16. Международные евроазиатские транспортные коридоры: железнодорожная составляющая

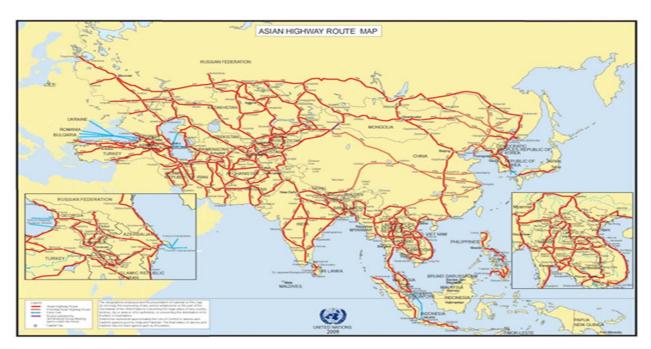


Рис. 17. Международные евроазиатские транспортные коридоры: автомобильная составляющая

В настоящее время все участвующие в развитии евроазиатских коридоров страны прилагают значительные усилия. Однако темпы их строительства и модернизации не являются высокими.

Китай предложил инициативу стремительного развития транспортной инфраструктуры Евразийского материка. Это связано с огромным экспортным потенциалом промышленной продукции Китая, которую он планирует доставлять в Европу и во все промежуточные по трассе страны.

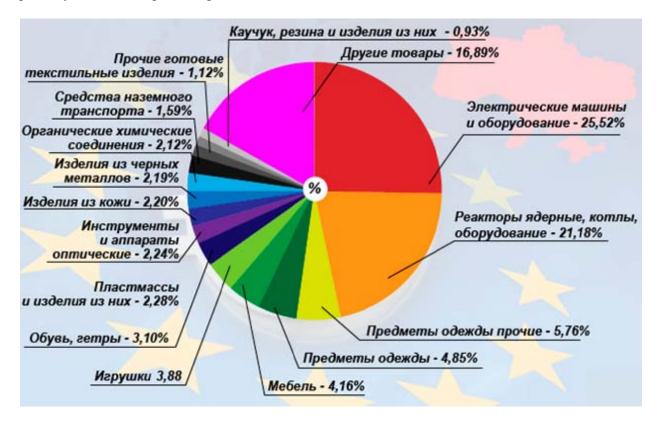


Рис. 18. Товарная структура экспорта из Китая в ЕС в 2012 г. [13].

Основной грузопоток из Китая в Европу идет, и будет проходить по морскому пути. Однако объем грузов настолько велик, что его часть планируется пропускать по сухопутным маршрутам.



Puc. 19. Новый шелковый путь⁵

Одним из направлений предлагается активизация маршрута из Китая через Монголию-Россию в Европу.

Данный проект неоднократно обсуждался на трех сторонних встречах представителей Китая, Монголии, России.

Цели создания Экономического коридора - создание условий для развития и расширения трехстороннего сотрудничества между Монголией, Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой путем реализации совместных проектов, направленных на увеличение товарооборота, обеспечение конкурентоспособности продукции, содействие развитию транспорта и инфраструктуры. Наибольший интерес представляют крупные инфраструктурные проекты, поэтому остановимся на них более подробно. Железная дорога. Как известно, Россия и Китай договорились довести объем торговли между двумя странами до 200 миллиардов долларов в год к 2020 году. С Российской стороны, помимо природного газа и нефти, лесоматериалы, удобрения, а также продукция горнодобывающей промышленности, возможно, будут поставлены. Из Китая в Россию (и не только в Россию, но и в Европу) традиционно перевозятся контейнеры с промышленными товарами и продуктами питания [5]. Согласно программе создания экономического коридора, прежде всего, необходимо будет модернизировать существующую трансмонгольскую железную дорогу. Следует отметить, что управление этой железной дорогой принадлежит монгольскороссийскому ОАО «Улан-Баторская железная дорога». В 2014 года было подписано «Соглашение о стратегическом партнерстве в области модернизации и развития Улан-Баторской железной дороги».

Современный Китай, опираясь на свою растущую экономическую, политическую и военную мощь, стремится использовать этот успешный опыт в новых исторических условиях первой четверти 21 в. с помощью достижений современной науки и техники, прежде всего, современных средств коммуникации и логистики, для достижения своих национальных, экономических и политических интересов. К настоящему времени в этот мега-проект в той или иной степени уже вовлечены десятки стран, миллионы людей, сотни правительственных,

⁵ http://nemiga.info/eto-interesno/novy shelkovy put.htm

международных организаций, бизнес-сообществ. С течением времени этот мега-проект развивается, расширяется за счет новых стран-участниц Азии, Европы и Африки, новых идей, инициатив и проектов. В настоящее время официальные отношения между Монголией и КНР характеризуются как вполне дружественные, добрососедские. Более того, с 2013 г. по взаимной договоренности они были подняты до уровня всеобъемлющего стратегического партнерства. Современные руководители КНР в своих официальных заявлениях, как правило, неизменно подчеркивают, что Китай в отношении Монголии искренне стремится установить и поддерживать всесторонние, дружественные, максимально доверительные, политические, торгово-экономические, культурные, гуманитарные отношения, готов и всестороннюю помощь, включая продолжать оказывать техническую, материальную, подготовку национальных кадров и др.В августе 2014 г. председатель КНР Си Цзиньпин совершил государственный визит в Монголию[23]. Он выступил в Великом государственном хурале Монголии (парламенте) с большой, программной речью о состоянии и перспективах развития равноправных, взаимовыгодных китайско-монгольских отношений. Надеемся, что взаимодействие Китая, России и Монголии реализовать проект трехстороннего транспортного коридора. новогопути, который свяжет три государства, откроет новый канал сотрудничества. Он пересечет европейский и азиатский континенты и создаст новую платформу для совместного развития. Китайский аналитик Сун Хуэйчжан, специализирующийся на изучении китайскомонгольско-российских отношений, также отметил, что «Россия, Монголия и Казахстан имеют особое значение для северного маршрута «Шелкового пути». Во время официального визита премьер-министра Монголии Ж. Эрдэнэбата по приглашению премьер-министра КНР Ли Кэцяна в мае 2017 г. был подписан 21 документ, в том числе Памятная записка о взаимопонимании между правительствами КНР и Монголии о сопряжении китайской инициативы «Пояс и путь» и монгольской инициативы «Путь развития». Обращает на себя внимание, что в ходе монголо-китайских переговоров первичное официальное название монгольской инициативы «Степной путь» было изменено на «Путь развития» и под таким названием она упоминается в официальных двухсторонних и трехсторонних документах. В настоящее время ведется совместная работа по реализации этого соглашения. В то же время в современном Китае имеются силы, которые по-прежнему считают Монголию «утраченной территорией Китая» по вине России. В ходе многовекового непосредственного общения с китайцами, монголы издавна и однозначно идентифицируют себя как отдельный, самостоятельный народ, этнос, не признают себя национальным меньшинством единой китайской нации, стремятся сохранить свою национальную идентичность и государственную независимость [33].

Такой временный кризис в монголо-китайских отношениях произошел совсем недавно, в конце 2016 г. Несмотря на неоднократные и настойчивые предупреждения руководства Китая о нежелательности посещения Монголии Далай-ламой XIV, в октябре 2017 г. духовный наставник всех буддистов мира, Далай-лама XIV посетил Монголию исключительно с религиозной целью - встретиться со своими приверженцами-буддистами Монголии. При этом монгольская сторона неоднократно информировала руководство КНР о том, что приезд Далайламы – это не государственный, а сугубо религиозный визит. Визит Далайламы XIV прошел с большим успехом. Многие тысячи монгольских буддистов пришли на встречу со своим наставником, главой буддистов всего мира. В то же время этот визит стал основной причиной временного острого кризиса в китайско-монгольских отношениях, который сопровождался политическими и экономическими санкциями со стороны Китая. Кризис вскоре был урегулирован. Инцидент, связанный с этим визитом, оставил глубокий след в сердцах всех монголов, независимо от их вероисповедания. По данным официальной монгольской статистики, в 2017 г.87,8% всего экспорта и 41,8% импорта Монголии приходилось на долю КНР. Китай служит основным рынком сбыта многих экспортных товаров Монголии – угля, медного, молибденового и железного концентратов, животноводческой продукции и др. [15].

Главный замысел монгольской инициативы «Степной путь» состоит в том, чтобы путем активного участия Монголии в широкомасштабном сотрудничестве между Россией и Китаем создать в стране современную транспортную, энергетическую и другую инфраструктуру, способную обеспечить транзитные перевозки грузов из России и Европы в Китай и другие страны Восточной Азии и АТР и в обратном направлении через территорию Монголии. Иными словами, в несколько раз увеличить объем транзитных перевозок и соответственно валютных доходов. Было также принято решение о прокладке газопровода Россия–Китай через западный участок российско-китайской границы в обход Монголии. Несмотря на это, по просьбе монгольской стороны, эти ее предложения были включены в число инвестиционных проектов, вошедших в Программу создания экономического коридора Китай–Монголия–Россия, которая была подписана лидерами трех стран на их третьей встрече в Ташкенте в июне 2016 г.

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, $2002.-416~\mathrm{c}.$
- 3. БавринЕ.П., АлабянС.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. Ядамсурэн Энхбаатар https://cyberleninka.ru/article/n/borba-mongolii-za-nezavisimost-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» // Научнотехнические 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.
- 12. Гончаренко Л.П. Управление безопасностью: Учебное пособие. М.:КНОРУС, 2016.
- 13. Гончаренко Е.С. Российские участки международных транспортных коридоров как объект экономического исследования. Дисертация. 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. -C. 80–89.

- 16. Железняков А.С. Монголия социалистическая и постсоциалистическая // Восток. -1996. $-\mathbb{N}_2$ 6. $-\mathbb{C}$. 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. C. 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. C. 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 Киршбаума. 1914.—203 с. Библ. ИВ РАН.
- 25. Промышленность Монголии. Справочник. 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. -C 81-100.
- 27. Прокофьева Т.А. Проектирование и организация региональных транспортнологистических 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 транспортнологистических 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.: ВИНИТИ РАН, 2010. 312 с.
- 31. Россия и Монголия на пути стратегического партнерства. Институт востоковедения РАН, Институт международных исследований МАН, 2011.
- 32. СусловВ.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. – M.: 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. M.: "Economy". –1982. 143 p.
- 4. Bavrin E.P., Meshcheryakov M.V. Mongolian People's Republic: Economy and Foreign Trade. M.: 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. Asc. 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/borbamongolii-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.—189p.
- 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://spravochnick.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.