

DOI: 10.15372/HSS20170108
УДК 94(571.54)+(517.3)

Л.В. КАЛЬМИНА, А.М. ПЛЕХАНОВА

**ВЛИЯНИЕ МОНГОЛЬСКОГО «СОСЕДСТВА»
НА ФОРМИРОВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА
ЗАПАДНОГО ЗАБАЙКАЛЬЯ (1910–1920-е гг.)**

Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН,
РФ, 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6

В статье предпринята попытка проследить влияние монгольского «соседства» на экономическую структуру Забайкалья и темпы развития этого региона в указанный период. Показано стремление Российского / Советского государства вовлечь Монголию в орбиту своих интересов с целью содействовать экономическому развитию региона, что особенно отчетливо проявилось позднее – в период форсированного промышленного роста в 1930-е гг. Установлено, что если в дореволюционный период в основе экономической стратегии самодержавия в регионах лежали экономические и политические мотивы, то в советское время она дополнительно приобрела идеологическое наполнение. При этом наиболее амбициозные инфраструктурные проекты в регионе диктовались геополитическими условиями.

Ключевые слова: Забайкалье, Монголия, Транссибирская магистраль, экономическая стратегия, экономическое партнерство, геополитические устремления, экономическое, политическое и идеологическое влияние, Кяхтинская железная дорога.

L.V. KAL'MINA, A.M. PLEKHANOVA

**THE IMPACT OF MONGOLIAN “NEIGHBORHOOD”
ON THE FORMATION OF ECONOMIC SPACE IN WESTERN TRANSBAIKALIA
(1910s–1920s)**

Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies SB RAS,
6, Sakhyanova str., Ulan-Ude, 670047, Russia

The article tries to define Mongolian neighbouring influence on Transbaikalian economic structure and rates of development in the stated period. Mongolian involvement in Russian and later in Soviet sphere of interest had little effect on the development of the region which lagged far behind the economic modernization stage. Chinese (Sinhai) revolution and independence of Mongolia were of great interest to Russia: the Government was aware of the importance of Mongolia in realization of Russian political and economic interests in the Far East. The role of the starting point in Russian plans to defeat other rivals in Mongolian affairs was given to Kyakhta's railway branch, which was supposed to be constructed from frontier Kyakhta to Trans-Siberian Railway with the aim to lay it through Mongolia to Beijing. The possible loss of European Russian industrial areas during World War I made the Tsarist Government pay attention to Asian markets. After the Civil War and foreign intervention strengthening of Eastern regions on the advanced economic development basis once again appeared to be one of the prime goals of the new Soviet power. The economic reconstruction after emergency situations and further achievements were to demonstrate advantages of Socialism to peoples of the East and thus to involve them into the Soviet sphere of economic, political and ideological influence and to serve as the world revolution base in the Buddhist East. Besides geopolitical, military-strategic and ideological circumstances, the importance of close cooperation between Buryatia and Mongolia was determined by economic reasons. Firstly, Mongolia was considered as a perspective product market. Secondly, Mongolia with its rich cattle-breeding industry could be a very important supplier of the Republic processing industry. In spite of political transformations, the Soviet State economic strategy in Buryatia in 1920s had a vividly expressed “Mongolian colour”.

Key words: Transbaikalia, Mongolia, Trans-Siberian Railway, economic strategy, economic cooperation, geopolitical trends, economic, political and ideological influence, Kyakhta railway.

Лилия Владимировна Кальмина – д-р ист. наук, Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН, e-mail: kalminal@gmail.com.

Анна Максимовна Плеханова – д-р ист. наук, Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН, e-mail: plehanova.am@mail.ru.

Liliya V. Kalmina – doctor of historical sciences, Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies SB RAS.

Anna M. Plekhanova – doctor of historical sciences, Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies SB RAS.

Значение Западного Забайкалья как важной в стратегическом и геополитическом отношении территории было осознано российским правительством еще в XIX в. Вовлечение новых восточных регионов в сферу геополитических интересов империи в какой-то мере компенсировало потерю ею экономического и политического влияния на Тихом океане после продажи Русской Америки [1, с. 150]. Задачи развития хозяйственной инфраструктуры Восточной Сибири, ориентированной на азиатские рынки, были сформулированы в аналитической «Записке о Китайских делах» от 30 августа 1862 г., определявшей внешне-торговую стратегию региона. В качестве противовеса усилению британского влияния в Китае, его распространению на Дальний Восток и, возможно, на Восточную Сибирь предлагалось заселение российского Дальнего Востока выходцами из европейской части страны, создание в Восточно-Сибирском генерал-губернаторстве угледобывающей и лесоперерабатывающей промышленности, а также удешевление перевозки товаров по Сибири за счет устройства новых путей сообщения [2, с. 68].

Значимость железнодорожной магистрали как фактора усиления престижа России на Дальнем Востоке была понятна самодержавному правительству уже тогда, когда задачи вовлечения в хозяйственный оборот территорий, прилегающих к будущей трассе, были еще не очень ясны [3, с. 70]. Об этом свидетельствуют и донесения военных агентов, еще до начала строительства железнодорожной магистрали проводивших «ближайшее исследование» Монголии на предмет возможности «безостановочного и возможного продвижения войск» по ее территории. В первую очередь они обращали внимание на необходимость строительства здесь железных дорог, поскольку «при следовании и передвижении армии, пожалуй, будет труднее победить природу, чем неприятеля»¹.

Близкое соседство с Монголией усиливало позиции забайкальского региона и сулило ему завидные перспективы не только как транзитному пункту идущих за границу товаров, но и как экономическому плацдарму для реализации честолюбивых планов империи по втягиванию центральноазиатского пространства в орбиту своего экономического и политического влияния. Однако регион не был готов к выполнению этих функций. На рубеже XIX–XX вв. Забайкалье все еще имело неразвитую экономику, нацеленную главным образом на форсированное выкачивание природных богатств. Доставка чайных грузов более дешевым морским путем подорвала монопольное положение Кяхты и существенно сократила торговлю на этом участке границы, оставив на долю бывшего крупнейшего торгового центра только небольшую торговлю с Монголией с ярко выраженным пассивным балансом. Ввоз монгольских товаров в Россию в 7 раз превышал

вывоз русских товаров в Монголию [4, с. 81], и пассивность эта росла.

В предстоящей задаче экономического укрепления Забайкалья для реализации российских интересов в Монголии сооружение Транссибирской магистрали стало первым значительным шагом. Правда, ее Забайкальский участок, дававший около 9 руб. убытка на каждую пудовверсту из-за искусственного применения льготных тарифов, преобладания пассажирских перевозок над грузовыми и низкой интенсивности движения, считался самым убыточным на всем протяжении магистрали. Однако такая убыточность была предусмотрена Особой высшей комиссией для всестороннего исследования железнодорожного дела в России, которая признавала «возможность отнесения части расходов на содержание дорог, построенных по соображениям стратегическим и политическим» [5, с. 162].

Синьхайская революция и объявление Монголии независимости вызвали большой интерес в России: в правительстве осознавали важность Монголии для реализации российских политических и экономических интересов на Дальнем Востоке. Усиление экономической мощи Забайкалья, являвшегося связующим звеном между Монголией, Китаем, российским Дальним Востоком и Центральной Россией, стало одним из приоритетов правительственной политики.

В планах России «отвоевать» Монголию у конкурентов большое значение должна была сыграть Кяхтинская ветка железной дороги, которую предполагалось протянуть от приграничной Кяхты до Транссибирской магистрали, а в перспективе провести через Монголию до Пекина. Это было особенно важно еще потому, что Китай после неудачной попытки колонизации северо-востока Монголии для ослабления здесь позиций России ускорил железнодорожное строительство. Авторы записки об экономическом значении Кяхтинской дороги рассматривали ее как соединительное звено России с монгольским рынком и, соответственно, как средство выхода монгольских товаров на Сибирскую магистраль [6, с. 50–76]. При изучении Монголии «в военно-научном и военно-стратегическом отношении» российский военный агент настаивал на «скорейшем соединении рельсами г. Кяхты с одной из станций Забайкальской дороги» с тем, чтобы продолжить ее по Монголии до г. Урги как началу магистрали на Калган, что позволит «чрезвычайно улучшить наше экономическое положение в Монголии» и «убить китайскую торговлю»².

На совещаниях о развитии путей сообщения в Сибири, проводившихся у иркутского генерал-губернатора, вопрос о проведении Кяхтинской ветки обсуждался весьма активно. Сторонники ее сооружения прогнозировали возвращение Кяхте статуса центра чайной торговли и повышение акций русского купечества на монгольском рынке, на котором вследствие слабого развития русского экспорта прочно обоснова-

¹ Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. СПб.: Изд. Военно-учетного комитета Главного штаба, 1891. Вып. XLVIII. С. 140.

² Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. СПб.: Военная типография, 1913. Вып. LXXXVI. С. 299–300.

лись американские, английские и германские товары³. Само обсуждение этого вопроса заметно повлияло на объем русского экспорта в Монголию: с 1911 по 1914 г. вывоз мануфактуры через Кяхтинскую таможенную возрос с 83,3 до 379, 5 тыс. руб. [7, с. 186].

Начавшаяся Первая мировая война, с одной стороны, поставила под сомнение успешность планов усиления экономического влияния России в Центральной Азии: через открытую Монголией китайскую границу сразу хлынул поток американских и английских товаров. Однако, с другой стороны, с реальной угрозой потери индустриальных районов в Европейской России пришло убеждение в необходимости ориентации на азиатский рынок. И поскольку Монголия прочно заняла положение эпицентра влияния России на Востоке, шансы Забайкалья на обретение роли стратегического плацдарма для реализации в Монголии имперских амбиций резко возросли. За второе десятилетие XX в. добыча угля в Западно-Забайкальском горном округе возросла более чем в 3 раза. Стремительно развивалась цементная промышленность, получившая возможность сравнительно дешевой и надежной доставки оборудования для собственного технического перевооружения. Интенсивно работала лесообрабатывающая промышленность: шесть лесопильных предприятий Западного Забайкалья выпускали 40 тыс. м³ леса [8, с. 35]. Планировалось освоение месторождений слюды, асбеста, меди, железа. Разрабатывались планы создания крупных промышленных предприятий не только добывающей, но и перерабатывающей промышленности. В освоении любой территории военно-политический этап и этап утилизации наиболее доступных природных ресурсов неизбежно сменяются стадией первичной индустриализации на пути интенсивного развития, с формированием отдельных «точек экономического роста» [9, с. 43–44]. Но стремление России утвердиться в Монголии существенно ускорило этот процесс, объективно послужив катализатором развития экономики Забайкалья.

Обозначившаяся тенденция стала еще более явной, когда в апреле 1913 г. Государственная дума приняла окончательное решение о сооружении за счет казны железнодорожной линии Верхнеудинск – Кяхта. В октябре того же года Совет министров рассмотрел вопрос о возможности строительства ветки Кяхта – Урга с целью соединения Забайкалья с Монголией непрерывным железнодорожным путем. Практически сразу же было принято решение о начале проведения изыскательских и проектных работ на монгольском направлении [10, с. 119]. Однако практическое воплощение имперских замыслов по созданию в Забайкалье «точки экономического роста» благодаря установлению железнодорожного сообщения с Монголией было прервано начавшейся мировой войной и последующими революционными событиями.

После завершения Гражданской войны и иностранной интервенции молодому советскому государству, оказавшемуся в состоянии фактической блокады со стороны стран Запада и конфронтации со всеми мировыми державами, необходимо было кардинальными мерами решать проблему обеспечения защиты границ, особенно в связи с высокой вероятностью новых военных конфликтов. Именно поэтому укрепление восточных районов страны на основе форсированного экономического роста вновь стало одной из приоритетных задач уже новой – советской – власти. В результате замыслы самодержавия по превращению Западного Забайкалья в самодостаточный в экономическом плане регион были положены в основу развития Бурят-Монгольской автономной советской республики, образованной в мае 1923 г.

Восстановление разрушенного в годы социальных катаклизмов хозяйства и последующий подъем экономики республики должны были продемонстрировать народам Востока преимущества социалистических методов хозяйствования и тем самым не только вовлечь их в орбиту советского экономического, политического и идеологического влияния, но и создать здесь плацдарм «мировой революции на буддийском Востоке». В интересах мировой революции считалось возможным использование национального фактора – общности языка, истории, религии и культуры, а также наличия стремления к единению монголоязычных народов, в том числе бурят.

Революция 1921 г., разрушившая основы феодально-теократического строя Монголии, обращение ряда монгольских политических деятелей за поддержкой к Советской России и оказанная ею в дальнейшем военная и экономическая помощь, подписание 5 ноября 1921 г. Соглашения между Правительством РСФСР и Народным правительством Монголии о взаимном признании и установлении дружественных отношений [11, с. 13] стали ключевыми событиями, положившими начало принципиально новому этапу в российско-монгольских отношениях. Советское руководство стало рассматривать Монголию как образец «освободившейся от колониального гнета азиатской страны» и «трамплин» для экспорта революции в Китай и далее по всей Азии.

Наряду с геополитическими, военно-стратегическими и идеологическими обстоятельствами важность установления тесного сотрудничества Бурятии и Монголии в 1920-е гг. была обусловлена экономическими причинами.

Во-первых, Монголия рассматривалась в качестве рынка сбыта продукции. Безусловно, в 1920-е гг. слабо развитая бурятская промышленность, работавшая на старом, изношенном оборудовании, мало что могла предложить своему ближайшему соседу. Однако в перспективе аргументом в пользу организации на территории республики крупного промышленного комбината в составе действующих предприятий (при условии их расширения и переоборудования) и за счет строительства новых послужило наличие обширного рынка сбы-

³ Труды совещания 1906 г. в г. Иркутске о путях сообщения в Сибири: в 2 т. Т. II: Материалы. Иркутск: Изд. канцелярии иркутского генерал-губернатора, 1908. С. 221–222.

та не только в Сибири и на Дальнем Востоке, но и в Монголии и Северной Маньчжурии. Госплан БМАССР определял перспективы широкого вывоза в Монголию продукции стекольного, винокурного, электрометаллургического, целлюлозно-бумажного, экстрактно-варочного из бадана, лесопильного, лесохимического, маслобойного заводов [12, с. 106–113].

Во-вторых, Монголия с ее богатым скотоводческим хозяйством могла быть важным поставщиком сырья для обрабатывающей промышленности республики. По данным Кяхтинской пароформалиновой камеры, в 1924/25 г. фактический ввоз из Монголии разных кож достиг 200 тыс. шт., однако в Бурятии задержалось лишь около 15 % этого количества, остальное транзитом было вывезено в другие регионы. Правительство БМАССР, считая подобную ситуацию недопустимой, связывало перспективы расширения Чикойского кожевенного завода с возможностью увеличения импорта в Бурятию монгольского кожсырья, стоимость которого в 1925 г. была на 11 % ниже цен Верхнеудинского рынка. Кроме того, при разработке пятилетнего плана ЦСНХ республики доказывал необходимость строительства в Верхнеудинске овчинно-шубного завода. Рентабельность этого производства доказывалась существованием в довоенное время в Кяхте сравнительно крупного частного овчинно-шубного завода, работавшего на сырье из Монголии, откуда только в 1914 г. было вывезено 625 тыс. овчин⁴.

Таким образом, большинство проектов экономического роста Бурят-Монгольской АССР, разрабатываемых в 1920-е гг., связывалось с укреплением и расширением хозяйственных отношений с Монголией.

В качестве механизма обеспечения устойчивого экономического партнерства с Монголией в 1920-е гг. вновь стало рассматриваться улучшение транспортных коммуникаций. В 1926 г. при разработке Госпланом СССР проекта развития путей сообщения в первой пятилетке была реанимирована идея сооружения Кяхтинской железной дороги. Теперь инициатором ее строительства выступило руководство Бурят-Монгольской Республики. В правительственных кругах планируемую железнодорожную линию стали нередко называть Верхнеудинск-Монгольской, поскольку изначально учитывалась возможность и даже необходимость ее продолжения в Монголию. Специалисты указывали:

Согласованная и цепко увязанная деятельность советских и монгольских торговых предприятий, надлежащая организация водного транспорта в пределах Монголии, соответствующие тарифы, держащиеся на уровне себестоимости – дадут возможность втянуть все монгольское хозяйство, по крайней мере, хозяйство Халхи – центральной части Монголии, в сферу влияния Кяхтинской железной дороги. Не только монгольское сырье, экспортируемое за границу, но и требующиеся для снабжения монгольского населения пром-

товары, как советского, так китайского и английского происхождения, в силу коммерческой выгоды, пойдут по пути Урга – Верхнеудинск – Владивосток [12, с. 73].

Однако из-за ограниченности финансовых ресурсов реализация данного проекта опять затянулась. Лишь в 1936 г. Народный комиссариат путей сообщения принял решение о разработке окончательных проектов сооружения железнодорожной магистрали Улан-Удэ – Кяхта (Наушки). Строительные работы начались в 1937 г., а рабочее движение поездов открылось 15 января 1939 г. С момента ввода в эксплуатацию Кяхтинская железная дорога стала играть огромную роль в экономическом развитии Бурятии и Монголии, способствуя их взаимовыгодному торгово-промышленному сотрудничеству.

Правительство республики планировало укрепление транспортных связей с Монголией не только посредством железнодорожного сообщения, но и через организацию регулярного судоходства по Селенге и Орхону. Такая цель в 1924 г. была поставлена перед созданным Селенгинским государственным пароходством в качестве первостепенной. Задача трудновыполнимая, поскольку пароходству в наследство достался изношенный, часто выходящий из строя флот: 19 пароходов и 35 непаровых судов, находившихся в эксплуатации от 23 до 54 лет [13, с. 90]. В 1924–1925 гг. были проведены изыскательные работы и установлена возможность плавания судов в пределах Монголии по Селенге на расстояние до 450 км, по Орхону – более 300 км [12, с. 35]. За три года флот, обслуживавший бассейн Селенги, пополнился двумя новыми пароходами и одним теплоходом, благодаря чему грузооборот по реке увеличился с 6337 т в 1924 г. до 18 514 т в 1927 г. (на 292 %) [13, с. 91–92].

Таким образом, Западное Забайкалье как важная в стратегическом и геополитическом отношении территория уже в дореволюционный период рассматривалось как экономический плацдарм для реализации замыслов самодержавного правительства по включению центральноазиатского пространства в орбиту российского экономического и политического влияния. Усиление экономической мощи региона, являвшегося связующим звеном между Монголией и Центральной Россией, стало рассматриваться в числе важнейших задач правительства. Значительным шагом для реализации этих планов явилось сооружение Транссибирской магистрали и промышленное освоение территорий, прилегающих к ней. Однако последовательное воплощение имперских замыслов по превращению Забайкалья в экономически развитое пространство было прервано Первой мировой войной и последующими революционными событиями.

Экономическая стратегия Советского государства в Бурятии в 1920-е гг. по-прежнему имела ярко выраженный «монгольский» оттенок. Но если в дореволюционный период в основе такой стратегии лежали экономические и политические мотивы, то в советское время она дополнительно приобрела идеологическое звучание, актуальное для воплощения большевист-

⁴ Перспективы и ближайшие задачи хозяйственного строительства БМАССР. Верхнеудинск: Госплан БМ АССР, 1927. С. 51, 55.

ской идеи мировой революции. Значение национального автономного административно-территориального образования Западного Забайкалья – Бурят-Монгольской АССР – как «плацдарма на буддийском Востоке» в государственной геополитической стратегии Советского государства значительно возросло. Наиболее амбициозные инфраструктурные проекты в регионе в первую очередь диктовались геополитическими и идеологическими устремлениями. Это способствовало ускоренной, беспрецедентной по темпам, масштабам и результатам экономической модернизации бывшей национальной окраины.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Шахеров В.П. Роль Иркутска в становлении международных отношений и торговли со странами Азиатско-Тихоокеанского региона в XVIII–XIX вв. // Изв. Иркут. гос. ун-та. Серия «Политология. Религиоведение». 2014. Т. 9. С. 142–151.
2. Синиченко В.В. К вопросу о выборе стратегии развития внешнеэкономических связей Восточно-Сибирского региона в 60-х гг. XIX в. // Иркутский историко-экономический ежегодник. Иркутск, 2000. С. 67–71.
3. Андреева Т.И. Причины формирования частной железнодорожной сети Азиатской России // Экономическая история Сибири XX – начала XXI в.: материалы III Всерос. науч. конф. Барнаул, 29 июня – 1 июля 2012 г. Барнаул: АК ИПКРО, 2012. Т. 1. С. 64–73.
4. Дружинина А.В. Развитие торговли уездных, безуездных городов Иркутской губернии и Забайкальской области в конце XIX – начале XX вв. // Сибирский город XVIII – начала XX веков. Иркутск, 2005. Вып. V. С. 77–89.
5. Баталова Т.И. Проблема дефицита в железнодорожной сети Азиатской России в конце XIX – начале XX в. // Экономическая история Сибири XX века. Барнаул: Изд-во Алт. ун-та, 2006. Ч. 1. С. 153–164.
6. Район Кяхтинской железной дороги в экономическом отношении / под ред. П.П. Червинского. СПб.: Тип. Т-ва С. Суворина «Новое время», 1913. 212 с.
7. Старцев А.В. Русская торговля в Монголии (вторая половина XIX – начало XX в.). Барнаул: Изд-во Алт. гос. ун-та, 2003. 308 с.
8. Берсенева Л.Ф. Экономическое развитие Забайкалья в период между двумя революциями (июнь 1907 – февраль 1917 г.) // История экономического развития Забайкалья в конце XIX – начале XX века. Забайкальский краеведческий ежегодник. Чита, 1972. № 6. С. 29–41.
9. Ишмуратов Б.М. Сибирь в российской и мировой перспективе: очерки социально-экономической и политической географии. Иркутск: Оттиск, 2003. 172 с.
10. Третьяков В.Г. Монголия как геополитический центр притяжения железнодорожного строительства в конце XIX – начале XX века // Россия и Монголия в начале XX века: дипломатия, экономика, наука. Иркутск; Улан-Батор: Изд-во БГУЭП, 2014. Кн. 3, ч. 1. С. 110–120.
11. Советско-монгольские отношения. 1921–1966: сб. док. М.: Международные отношения, 1966. Т. 1. 360 с.
12. Козьмин Н.Н. Основы капитального строительства Бурятии. Верхнеудинск: Госплан БМ АССР, 1926. 144 с.
13. Помус М. Пути развития водного транспорта в Бурятии и Селенгинское пароходство // Жизнь Бурятии. 1928. № 1–3. С. 89–94.

REFERENCES

1. Shakhеров V.P. The role of Irkutsk in the development of international relations and trade with countries of the Asia-Pacific region in the XVIII–XIX centuries. *Izvestiya Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta. Seria «Politologiya. Religiovedenie»*. 2014, vol. 9, pp. 142–151. (In Russ.)
2. Sinichenko V.V. On issue of the strategy selection for development of foreign economic relations of the East-Siberian region in the 1860s. *Irkutskiy istoriko-ekonomicheskii ezhegodnik*. Irkutsk, 2000, pp. 67–71 (In Russ.)
3. Andreeva T.I. The reasons for the formation of a private railway network in Asian Russia. *Ekonomicheskaya istoriya Sibiri XX – nachala XXI v.: Materialy III Vseross. nauch. konf., Barnaul, 29 iyunya – 1 iyulya 2012 g.* Barnaul: AKIPKRO, 2012, vol. 1, pp. 64–73. (In Russ.)
4. Druzhinina A.V. The development of trade in the aligned and non-aligned cities of Irkutsk province and the Trans-Baikal region in the late XIX – early XX centuries. *Sibirskii gorod XVIII – nachala XX vekov*. Irkutsk, 2005, iss. 5, pp. 77–89. (In Russ.)
5. Batalova T.I. The problem of the railway network deficits in the Asian part of Russia in the late XIX – early XX centuries. *Ekonomicheskaya istoriya Sibiri XX veka*. Barnaul: Izd-vo Altaiskogo universiteta, 2006, pt. 1, pp. 153–164. (In Russ.)
6. The Kyakhta railway region in economic ratio. Ed. P.P. Chervinsky. St. Petersburg: Tip. T-va S. Suvorina «Novoe vremya», 1913, 212 p. (In Russ.)
7. Startsev A.V. *The Russian trade in Mongolia (second half of XIX – early XX centuries.)*. Barnaul: Izd-vo Altaiskogo gosudarstvennogo universiteta, 2003, 308 p. (In Russ.)
8. Bersenev L.F. The economic development of Transbaikalia in the period between two revolutions (June, 1907 – February, 1917). *Istoriya ekonomicheskogo razvitiya Zabaikal'ya v kontse XIX – nachale XX veka. Zabaikal'skii kraevedcheskii ezhegodnik*. Chita, 1972, no. 6, pp. 29–41. (In Russ.)
9. Ishmuratov B.M. Siberia in the Russian and global perspective (descriptions of the socio-economic and political geography). Irkutsk: Ottisk, 2003, 172 p. (In Russ.)
10. Tret'yakov V.G. Mongolia as a geopolitical center of gravity of railway construction in the late XIX – early XX centuries. *Rossiya i Mongoliya v nachale XX veka: diplomatiya, ekonomika, nauka*. Irkutsk; Ulan-Bator: Izd-vo BGUEP, 2014, bk. 3, pt. 1, pp. 110–120. (In Russ.)
11. Soviet-Mongolian relations. 1921–1966: documents collection. Moscow: Mezhdunarodnye otnosheniya, 1966, vol. 1, 360 p. (In Russ.)
12. Koz'min N.N. The fundamentals of Buryatia capital construction. Verkhneudinsk: Gosplan BM ASSR, 1926, 144 p. (In Russ.)
13. Pomus M. Ways of water transportation development in Buryatia and Selenga Shipping company. *Zhizn' Buryatii*, 1928, no. 1–3, pp. 89–94. (In Russ.)

Статья принята
редакцией 06.02.2017