



Published in the Russian Federation  
Oriental Studies (Previous Name: Bulletin of the Kalmyk Institute  
for Humanities of the Russian Academy of Sciences)  
Has been issued as a journal since 2008  
ISSN: 2619-0990; E-ISSN: 2619-1008  
Vol. 16, Is. 4, Pp. 727–741, 2023  
Journal homepage: <https://kigiran.elpub.ru>



УДК / UDC 94(571.54)

DOI: 10.22162/2619-0990-2023-68-4-727-741

## Россия, Монголия, Китай: исторические проекции межстранового взаимодействия

*Борис Ванданович Базаров<sup>1</sup>, Дамдин Доржиевич Бадараев<sup>2</sup>, Чингис Цыбыкдоржиевич Цыренов<sup>3</sup>, Евгений Владимирович Нолев<sup>4</sup>, Александр Дмитриевич Гомбожапов<sup>5</sup>*

<sup>1</sup> Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН (д. 6, ул. Сахьяновой, 670047 Улан-Удэ, Российская Федерация)

академик РАН, доктор исторических наук, профессор, директор

0000-0001-5326-1317. E-mail: [imbt\[at\]imbt.ru](mailto:imbt[at]imbt.ru)

<sup>2</sup> Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН (д. 6, ул. Сахьяновой, 670047 Улан-Удэ, Российская Федерация)

доктор социологических наук, доцент, ведущий научный сотрудник

0000-0001-8173-7175. E-mail: [damdin80\[at\]mail.ru](mailto:damdin80[at]mail.ru)

<sup>3</sup> Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН (д. 6, ул. Сахьяновой, 670047 Улан-Удэ, Российская Федерация)

кандидат исторических наук, старший научный сотрудник

0000-0002-1088-0625. E-mail: [chts17\[at\]mail.ru](mailto:chts17[at]mail.ru)

<sup>4</sup> Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН (д. 6, ул. Сахьяновой, 670047 Улан-Удэ, Российская Федерация)

кандидат исторических наук, старший научный сотрудник

0000-0001-7756-7791. E-mail: [nolev\[at\]inbox.ru](mailto:nolev[at]inbox.ru)

<sup>5</sup> Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН (д. 6, ул. Сахьяновой, 670047 Улан-Удэ, Российская Федерация)

кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник

0000-0001-9793-2274. E-mail: [agombozh\[at\]gmail.com](mailto:agombozh[at]gmail.com)

© КалмНЦ РАН, 2023

© Базаров Б. В., Бадараев Д. Д., Цыренов Ч. Ц., Нолев Е. В., Гомбожапов А. Д., 2023

**Аннотация.** *Введение.* Экономический коридор Россия-Монголия-Китай является важной региональной инициативой, направленной на расширение связей и развитие экономического сотрудничества в Северо-Восточной Азии. Понимание исторического контекста этого коридора имеет важное значение для понимания его нынешней динамики и будущих перспектив. *Целью*

статьи является всесторонний анализ исторических аспектов, связанных с экономическим коридором Россия-Монголия-Китай, включая исторические проекции, геополитические факторы и исторические торговые пути, которые сформировали развитие экономических отношений между этими странами. Рассматривая эти исторические аспекты, статья призвана пролить свет на давние исторические связи, способствующие становлению и развитию этого коридора. *Материалы и методы.* При проведении исследования использовался комплекс разнородных источников, представленных межгосударственными договорами, статистическими источниками, историческими свидетельствами путешественников, официальными сообщениями и выступлениями государственных деятелей. Аналитический инструментарий, определенный системным подходом к объекту исследования, включает в себя метод ретроспективного анализа, сравнительно-исторический и историко-типологический методы и системный анализ. *Результаты.* На основе актуальных статистических данных представлено аналитическое описание современной ситуации в сфере трансграничных перевозок на российско-монгольско-китайском участке и возможностей транспортной инфраструктуры, в частности Улан-Баторской железной дороги. Показаны вызовы и риски при реализации проектов экономического коридора. *Выводы.* Исторические проекции трансевразийских торговых коммуникаций, отражая объективную необходимость и заинтересованность взаимодействия обществ Востока и Запада, воплощались и воплощаются в реальность от караванной торговли до современных инфраструктурных проектов. Имперское пространство двух держав — России и Китая, распространившееся на евразийском пространстве, придало собственную динамику и ритм торговым и культурным коммуникациям, определив уникальность географии маршрутов. Знаменитый «чайный путь» стал пространством, интегрирующим в себя огромное количество городов России и Китая. В свое время открытие Китая, индустриализация и проникновение капитала интенсифицировали открытие, его развитие и включение в мировой рынок. Это привело к длительной полосе преобразования Китая и превращения его в современную мировую державу. Опыт исторического прошлого позволяет внимательно изучить пути прошлых успешных опытов, вскрыть причины взлетов и падений. Из этого исторического наследия важными остаются фундаменты, построенные в годы крупномасштабных политических перемен XX в., особая геополитическая конфигурация, прочными нитями связавшая СССР и Монголию. Новый импульс трансрегиональным и трансконтинентальным проектам придан разворотом России на восток и формированием стратегического альянса между РФ и Китаем.

**Ключевые слова:** Россия, Монголия, Китай, Великий чайный путь, экономический коридор, экономический пояс Шелкового пути, торговля, коммуникации

**Благодарность.** Статья подготовлена в рамках государственных заданий: проект «Историческое пространство монгольского мира: археологические культуры, общества и государства» (номер госрегистрации: 121031000241-1) и проект «Россия и Внутренняя Азия: динамика геополитического, социально-экономического и межкультурного взаимодействия (XVII–XXI вв.)» (номер госрегистрации: 121031000243-5).

**Для цитирования:** Базаров Б. В., Бадараев Д. Д., Цыренов Ч. Ц., Нолев Е. В., Гомбожапов А. Д. Россия, Монголия, Китай: исторические проекции межстранового взаимодействия // *Oriental Studies*. 2023. Т. 16. № 4. С. 727–741. DOI: 10.22162/2619-0990-2023-68-4-727-741

## Russia, Mongolia, China: Historical Projections of Interaction between the Nations

*Boris V. Bazarov*<sup>1</sup>, *Damdin D. Badaraev*<sup>2</sup>, *Chingis Ts. Tsyrenov*<sup>3</sup>, *Evgenii V. Nolev*<sup>4</sup>,  
*Alexandr D. Gombozhapov*<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies of the Siberian Branch of the RAS (6, Sakhyanova St., 670047 Ulan-Ude, Russian Federation)

Academician of the RAS, Dr. Sc. (History), Professor, Director

 0000-0001-5326-1317. E-mail: imbt[at]imbt.ru

<sup>2</sup> Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies of the Siberian Branch of the RAS (6, Sakhyanova St., 670047 Ulan-Ude, Russian Federation)

Dr. Sc. (Sociology), Associate Professor, Leading Research Associate

 0000-0001-8173-7175. E-mail: damdin80[at]mail.ru

<sup>3</sup> Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies of the Siberian Branch of the RAS (6, Sakhyanova St., 670047 Ulan-Ude, Russian Federation)

Cand. Sc. (History), Senior Research Associate

 0000-0002-1088-0625. E-mail: chts17[at]mail.ru

<sup>4</sup> Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies of the Siberian Branch of the RAS (6, Sakhyanova St., 670047 Ulan-Ude, Russian Federation)

Cand. Sc. (History), Senior Research Associate

 0000-0001-7756-7791. E-mail: nolev[at]inbox.ru

<sup>5</sup> Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies of the Siberian Branch of the RAS (6, Sakhyanova St., 670047 Ulan-Ude, Russian Federation)

Cand. Sc. (History), Leading Research Associate

 0000-0001-9793-2274. E-mail: agombozh[at]gmail.com

© KalmSC RAS, 2023

© Bazarov B. V., Badaraev D. D., Tsyrenov Ch. Ts., Nolev E. V., Gombozhapov A. D., 2023

**Abstract.** *Introduction.* The Russia-Mongolia-China Economic Corridor (RCM) is an important regional initiative aimed at expanding ties and developing economic cooperation in Northeast Asia. Insights into historical contexts of the corridor are essential for understanding its current dynamics and future prospects. *Goals.* The article attempts a comprehensive analysis of historical aspects related to the Russia-China-Mongolia Economic Corridor, with due account of historical projections, geopolitical factors, and historical trade routes that had shaped economic relations between the nations. The paper shall focus on the mentioned aspects to shed light on the long-standing historical ties that do facilitate the present-day emergence and development of the corridor. *Materials and methods.* The study employs a variety of sources, such as intergovernmental agreements, statistical digests, eyewitness accounts of the past, official reports, and speeches of top-ranking officials. The analytical tools that secure a systematic research approach include as follows: a retrospective analysis method, comparative historical and typological ones, that of systemic analysis. *Results.* Insights into actual statistical data yield an analytical description of the current situation in cross-border cargo flows (the Russia-Mongolia-China section), including some possibilities of transport infrastructure, and particularly those of the Ulaanbaatar Railway. Special attention is paid to challenges and risks arising from some projects of the economic corridor. *Conclusions.* The historical projections of trans-Eurasian trade routes — whether caravan tracks of the past or present-day infrastructure projects — attest to that communities of both the East and the West do need and show interest in such interaction. Russia and China's imperial environments are characterized by specific dynamic and rhythmic patterns of trade and cultural communication that used to (and still do) shape somewhat unique geography of the routes. The famous Tea Road integrated a large number of cities in Russia and China. The opening of China, its industrialization and capitalization paved the way to its development and inclusion into global markets. These were followed by its transformation into a modern world power. Historical insights may yield better understandings of past successes and declines. One should also keep it in mind that the present historical legacy as such largely rests on the pillars of enormous political transformations witnessed by the twentieth century when the specific geopolitical agenda tied Mongolia to the Soviet Union with dozens (and hundreds) of strong links. Russia's turn to the East and its strategic alliance with China are to give further impulses to trans-regional and trans-continental projects.

**Keywords:** Russia, Mongolia, China, Great Tea Road, economic corridor, Silk Road Economic Belt, trade, communication

**Acknowledgements.** The reported study was funded by government assignments, projects no. 121031000241-1 'Historical Space of the Mongolian World: Archaeological Cultures, Societies and States', and no. 121031000243-5 'Russia and Inner Asia, Seventeenth to Twenty First Centuries: Dynamics of Geopolitical, Socioeconomic and Cross-Cultural Interaction'.

**For citation:** Bazarov B. V., Badaraev D. D., Tsyrenov Ch. Ts., Nolev E. V., Gombozhapov A. D.



## 1. Введение

Во время визита в Москву в марте 2013 г. Председатель КНР Си Цзиньпин в одном из своих выступлений назвал Великий чайный путь предвестником целого ряда современных коммуникационных линий, «вековой артерией», соединяющей Россию и Китай [История Великого 2017]. Исторически этот трансконтинентальный торговый маршрут стал проекцией непосредственного взаимодействия Востока и Запада, соприкоснувшегося в XVII в. общими государственными границами во Внутренней Азии.

В эпоху раннего модерна геополитическую обстановку во Внутренней Азии определял сложный многовекторный процесс. Встречное направление территориальных расширений двух государств, России и Китая, в конечном счете определившее их имперский облик и многонациональный характер, стало фактором глубоких и динамичных изменений в монгольском мире. Представлявший культурное и цивилизационное единство в политическом отношении этот мир в XVI–XVII вв. оказался разрозненным и удельным. В условиях затяжной раздробленной политической конфигурации исторический вызов раннего модерна для монгольских кочевников евразийских степей обернулся драматическим упадком и потерей политической самостоятельности [Барфилд 2009: 235–236].

Прямое столкновение интересов двух держав стало очевидным после подчинения Северной Монголии (Халхи) цинской империи и вхождения монгольского населения байкальского региона в состав России. Возникали конфликты и споры по поводу границы, особенно на территории северо-восточного региона, где Россия и Китай соперничали за влияние и контроль. Текущее внутреннее положение и возможности как русского, так и маньчжурского государства естественным образом привели к тому, что установилось напряженное равновесие.

В зарубежной литературе до сих пор бытует мнение о войне России и империи Цин за обладание территорией Северной Монголии и маньчжурским пространством [Perdue 1996; Perdue 2009]. Во всяком случае появление мощного Московского государства, его подвижных вооруженных формирований, пусть даже и полугражданского типа, стало существенным фактором, повлиявшим на принципиальное изменение геополитической конфигурации. По большому счету с этого исторического рубежа мы можем говорить о российско-китайских межгосударственных взаимоотношениях и монгольском пространстве взаимных притязаний великих государств. Так сложилась зона многовекового колоссального лимитрофного пространства, которое в разных формах и исторических обстоятельствах дошла до нашего времени. Она является узлом противоречивого геополитического взаимодействия, несущим потенциал переустройств и мирового диалога.

Историческим водоразделом этого процесса историографическая традиция называет Нерчинский договор 1689 г., определивший самые общие принципы демаркации границ. Состоявшийся договор, несмотря на трагические обстоятельства, его сопровождающие, дал основание для длительного переговорного процесса, заверщенного С. Л. Рагузинским-Владиславичем, подписавшим от России Буринский (1727 г.) и вслед за ним Кяхтинский (1727 г.) договоры [История Бурятии 2011: 51–53, 60; Мясников 1987: 449].

Два этих договора впервые создали вполне легитимную основу будущего внешнеполитического диалога, стабилизировали границы и снизили напряжение между Россией и Китаем, провели окончательную зону территориального передела пространства бывшей Монгольской империи. Эта череда большой политики определила формы существования раздробленных ко-

чевых сообществ в рамках собственных государственных узаконений. Мы обоснованно считаем этот период временем первых исторических проекций в монгольской ойкумене в постимперский период господства кочевых сообществ.

С утверждением нового межстранового имперского политического порядка в хартленде евразийского континента, представленного, с одной стороны, российской и, с другой, цинской империями, стало возможным выстраивание трансконтинентальных торговых маршрутов. Кочевой мир на новой основе продолжил выполнять одну из своих ранее сложившихся главных функций — транзит и посредничество. Степи и полупустыни, самые сложные участки торговых караванных путей, обслуживались нанятыми монгольскими извозчиками. Кочевники, не замечая времени, еще более двух веков так и продолжали свое движение от Калгана до Кяхты на верблюдах не менее 35 суток, а на быках до 75 суток [Скальковский 1883: 308].

## 2. Исторические проекции русско-китайской торговли

Исторический передел конца XVII – первой четверти XVIII вв. положил начало устойчивой традиции и следующей исторической проекции, более известной в истории под названием «Чайный путь». Это стихийно сложившееся понятие первой половины XIX в. символизировало собой гигантский торговый трек караванной торговли, вобравшей в себя на некоторое время практически весь коммерческий обмен Китая с Россией.

С заключением Кяхтинского договора обретает регулярность караванная торговля и закладывается основа для расцвета приграничного менового торгова в анклав Кяхта и Маймачен. Этот приграничный анклав становится важным торговым и перевалочным центром сухопутного караванного пути, а г. Кяхта снискал славу «Песчаной Венеции». Вплоть до второй половины XIX в. Кяхта играла ведущую роль в русско-китайской торговле. Главный товар, ввозимый в Россию, — китайский чай определил лицо этой торговли, доходя в отдельный период до 95 % от стоимости всего импорта из Китая (цит. по: [Попова 2013: 34]).

Несмотря на стремление правительств Китая и России связать политические и государственные интересы с торговыми (путем введения казенной монополии, таможенных пошлин, ограничения круга купечества), все же частная торговля показала свою наибольшую эффективность [Силин 1947: 51, 97]. Она отражала объективную необходимость включения экономики цинского Китая в мировой рынок. Вместе с тем великие империи всегда имеют основания для беспокойства, тем более в тех территориях, которые несут центробежный потенциал. Китай традиционно искал свой рост на тихоокеанской перспективе. Россия реализовывала свои стратегические интересы в западном пространстве. Это исторически сложившееся обстоятельство не только определяло стагнацию территорий Внутренней Азии, но и формировало некий окраинный дух самовыражения и требований выравнивания развития.

Эти зоны были предметом пристального внимания внутренней политики, прежде всего силовых структур и территориальной безопасности. Каждая из империй имела свои основания для беспокойства [Воскресенский 1999: 168].

Но появление плохо регулируемой стихии частного рынка и дополнительных нездоровых негосударственных интересов торговых элит и финансовых групп неизбежно повышало здоровый интерес государств. Несмотря на качественно высокий торговый оборот «Чайного пути», он не мог идти в сравнение с государственно аккредитованной мировой торговлей, но создавал значительные неудобства в выстраивании торгово-экономической стратегии государств.

Цинское правительство, руководствуясь политическими мотивами престижа власти императора и прочности своей власти в Монголии, неоднократно обнародовало указы о запрете торговой деятельности, что приводило к длительным остановкам коммерческих операций в Кяхте [Хохлов 1982: 110].

Кяхтинские торговые группы стали устойчивой и успешной конкурентной торговой корпорацией для Дальневосточной торговли, которая рассматривалась стратегической основой взаимодействия России в тихоокеанской перспективе. И оба госу-

дарства никак не могла устраивать торговая вольница на их рубежах, тем более с таким крупным скрытым финансово-материальным содержанием. Ввиду этого синусоида торговых колебаний становилась аритмичной, хотя обоюдная заинтересованность приводила к возобновлению торгово-экономического сотрудничества. Назревали и разветвлялись сетью устойчивые линии торговых коммуникаций чайного пути, охватывая купеческими капиталами все большее количество городов центрального Китая, Сибири и европейской части России. Сложившаяся торговая система стала важной частью макроэкономического пространства «мир — системы Нового времени».

Чайный путь не исчерпывался только транзитной функцией, он стал «генерировать» экономику товаров и услуг, вовлекая в товарные отношения местное население и выстраивая вдоль маршрута соответствующую инфраструктуру [Avery 2003; Rowe 1992].

Не только для Сибири и Забайкалья, но и монгольских степей это был важнейший фактор экономического и культурного развития<sup>1</sup>. Кроме того, вместе с трансконтинентальным потоком товаров от Ханькоу до Санкт-Петербурга происходили миграции, интенсивный культурный обмен и глобализация знаний. Немалая часть доходов чаеворговцев направлялась на строительство церквей, школ, больниц, музеев и других учреждений [НеобыЧАЙная Кяхта 2013: 70–71].

На стыке двух государств, в торговом

<sup>1</sup> К примеру, чайный извоз от Кяхты до Тюмени, по данным А. Губаревич-Радобильского, управляющего Кяхтинской пограничной таможней с 1901 по 1904 гг., оставял в руках населения до 2 млн руб. [Губаревич-Радобильский 1908: 121]. По данным российского консула в Урге Я. П. Шишмарева, транспортировка чая приносила доход Монголии до 2 млн руб., «а именно между Ургою и Калганом до 1 400 000 р. и между Ургою и Кяхтою — до 600 000 р.». Он отмечает, что «такой значительный заработок поддерживает материальное положение монголов, увеличивает сбыт русских произведений (по многим данным можно предположить, что передвижение чая через Монголию вызывает ввоз из Кяхты русских товаров до 600 т. руб.) и не лишен значения в поддержании нашего влияния в стране» [Монголия в трудах... 2021: 136].

анклаве Кяхта-Маймачен формируется уникальная межкультурная среда, где на протяжении веков происходит контакт традиций русской, монгольской и китайской культур [Намсараева 2013: 39–42].

Представляется, что завершение проекта «Чайный путь» надо отнести к середине и второй половине XIX в., и определяющим фактором, кроме провозглашенных ранее внешних обстоятельств, надо признать образование Кяхтинской таможни и установление новых и по-настоящему взвинченных тарифов и пошлин [Цыденова 2018: 100]. Заключение Кульджинского договора 1851 г. и введение беспошлинной торговли способствовало увеличению в целом российско-китайского товарооборота, однако кяхтинское направление стало сокращаться. Российское государство таким образом не только упорядочивало торговлю хорошо эшелонированной фискальной политикой, но и дало простор дальневосточной торговле и реализации стратегических крупных тихоокеанских амбиций государств. По замыслу стратегов московского престола приоритет дальневосточной торговой группы был логично обоснован. Развитие крупнейшей территории страны, которая вместе с Ледовитым океаном составляла едва ли большую территорию европейской части России, представлялась кладезем еще со времен первопроходцев. Но одним из последствий формирования дальневосточных торговых, транспортных и военно-стратегических коммуникаций на Тихом океане стала конкуренция между Кяхтинской и Дальневосточной торговлей. Кяхта была одним из главных торговых центров на границе России и Китая, где российские купцы заключали сделки с китайскими покупателями и продавали товары. В то же время Дальневосточный район России, включая приморские города Владивосток, Николаевск (современный Хабаровск) и другие, также начал активно участвовать в торговле с Китаем.

Конкуренция между Кяхтинской и Дальневосточной торговлей в основном была связана с транспортными путями и коммуникациями. Кяхта была расположена на границе России и Китая, и торговля через нее осуществлялась в основном по суше. Она была связана с другими российскими городами через караванные пути и торговые

маршруты, преимущественно через Сибирь. Это означало, что товары должны были преодолеть значительное расстояние и множество трудностей, прежде чем добраться до Кяхты.

Оба торговых пути — Кяхтинский и Дальневосточный — имели свои преимущества и недостатки. Однако с течением времени в результате развития морского транспорта и коммуникационной инфраструктуры, а также из-за политических и экономических изменений значительная часть торговли с Китаем начала осуществляться через Дальний Восток, в то время как Кяхта потеряла свое значение как основной торговый пункт на границе. В дальнейшем этот перекося не был исправлен, и зона эффективного выхода на пространство Восточной Азии была надолго закупорена, ограничиваясь исключительно низкими оборотными позициями. Победа Синьхайской революции, Монгольской революции 1921 г., противостояние СССР и КНР только усугубили это положение, превратив торговую зону в стратегический объект. И только последние десятилетия конца XX–XXI вв. показали, что этот естественный выход ключевого взаимодействия цивилизаций имеет свое непреходящее значение.

Новая полоса проекций взаимодействия в Восточной Азии началась во второй половине XIX в. Айгунский договор вместе с Тяньцзиньским трактатом (1858 г.) и Пекинским трактатом (1860 г.) создал прочную международно-правовую базу для юридического закрепления границ между Российской империей и Цинским Китаем [Русско-китайские 2004: 29–30, 41–45]. Россия встала твердой ногой на богатой Даурской и Приморской земле и тем самым получила целый ряд стратегических преимуществ на Дальнем Востоке перед остальными странами региона и мира. В частности, это возможность российских промышленников на законных основаниях осваивать богатые природные ресурсы бассейна Амурса (золотые месторождения, дорогие собольи мех, рыбные ресурсы, плодородная земля), а также удобный выход к Азиатско-тихоокеанскому региону на основе созданного в 1860 г. военного поста Владивосток. Монгольские выходы торговли и взаимодействия ввиду новых обстоятельств стали утрачивать былую актуальность. Это долж-

но было вызвать своеобразный всплеск монголо-китайской торговой активности.

### 3. Монголо-китайская торговля

В это время монголо-китайская торговая группа усилила свою роль в торговле между Монголией и Китаем. В это время торговля преимущественно осуществлялась купцами-переселенцами, которые имели связи и опыт работы в обеих странах. Они специализировались на определенных товарах и формировали торговые сети, чтобы обеспечить перевозку товаров через границу. В торговых поселениях городов границы были созданы склады, где товары хранились и подготавливались к продаже [Кяхта – Маймачен 2014: 55–57, 59].

Одним из ключевых товаров, которыми торговала монголо-китайская торговая группа, была шерсть. Монголия была богата пастбищами и имела крупное стадо овец. Китай был крупным потребителем шерсти и производителем текстиля. Китайские купцы приезжали в Монголию и закупали шерсть у местных кочевников, а затем экспортировали ее в Китай для дальнейшей переработки и продажи. Кроме шерсти, другие товары, которыми торговала монголо-китайская торговая группа, включали меха, пряности, лекарственные травы, шелк и чай. Китайские купцы привозили эти товары в Монголию, чтобы обменять их на монгольские товары или продать на монгольском рынке [Sanjdorj 2010: 712].

Логика развития торговых отношений привела к значительному росту территорий южной монгольской ойкумены, развивающаяся китайско-российская торговля — к подъему северной Маньчжурии, оставив потенциал Кяхтинской торговой зоны замкнутым в рамках Внешней Монголии. Однако с конца XIX в. вся монголо-китайская торговая группа стала испытывать трудности из-за политических и экономических изменений. Война и конфликты внутри Китая, а также внешний фактор в виде таких же войн и конфликтов в России оказали отрицательное влияние на торговлю между Монголией и Китаем. Своеобразное влияние на торговлю оказало и развитие Великого сибирского пути (позднее — Транссибирская магистраль). Транссибирская магистраль первоначально укрепила зону дальневосточной торговли и только спустя

длительное время практически до завершения гражданской войны в СССР восстановила свою мощь, становясь фундаментальной основой не только торговых, но и общегосударственных отношений.

#### 4. Россия-Монголия-Китай: геополитические вызовы первой половины XX в.

В начале XX в. взаимоотношения России, Монголии и Китая носили сложный и противоречивый характер. Бурные события политического переустройства, переживаемые в России и Китае, заложили условия для формирования новой геополитической обстановки. Были полностью переосмыслены мотивы и заданы новые координаты, в которых политико-идеологические доктрины зачастую превалировали над экономическими интересами. Геополитическое пространство стало строиться из учета интересов монгольских народов, вставших на путь борьбы за самоопределение. Советская Россия начала поддерживать идеи национальной независимости Монголии и в конечном итоге в 1921 г. помогла реализовать Монгольскую революцию, которая привела к созданию Монгольской Народной Республики [История Монголии 2007: 63–65]. Это укрепило политические связи Монголии с Россией и заложило основу для дальнейшего сотрудничества между ними. Монголия, будучи ориентированной на СССР, стала активным участником процесса становления экономической системы социалистических стран. Вместе с тем это усугубило взаимоотношения с Китаем, который, несмотря на системный кризис и тяжелейшую депрессию, не стал и не смог восстановить даже прежний объем взаимодействия с Россией. Учитывая большой объем антисоветской и антикоммунистической риторики правительства Чан Кайши, а также бессильную вовлеченность Китая в сферу тихоокеанской конкуренции, становится понятным, что значительная часть экономических активностей взаимодействия оказалась в депрессивной зоне и ждала своего исторического решения.

После Второй мировой войны отношения между Россией, Китаем и Монголией развивались неоднородно и имели свои особенности [Лузянин 2021: 144]. В начале послевоенного периода Советский Союз и Китай поддерживали дружественные от-

ношения, частично обусловленные общим интересом в борьбе с империализмом и колониализмом. Однако с течением времени начали возникать разногласия между двумя странами.

Монголия стала близким союзником Советского Союза после Второй мировой войны. Монгольская Народная Республика усилила мотивы интеграции в мировой системе социализма, приобретая черты зависимого государства. СССР предоставлял ей значительную поддержку, включая военную и экономическую помощь. Эти отношения были укреплены подписанием Советско-Монгольского договора о дружбе и взаимной помощи в 1966 г. [История Монголии 2007: 230].

Одним из символов экономического сотрудничества советско-монгольских отношений является трансмонгольская железная дорога, принадлежащая совместному российско-монгольскому акционерному обществу «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД). История УБЖД начинается в 1949 г. [Улан-Баторская железная 2010].

#### 5. Трансмонгольская железная дорога

Строительство трансмонгольской железной дороги, соединяющей северную и южную границы, стало важнейшим событием в истории Монголии. Повторяя монгольский отрезок маршрута «Чайного пути», УБЖД выполнила транспортно-логистическую и транзитную функцию в торгово-экономическом взаимодействии с двумя соседними странами. Поскольку Монголия не имеет выхода к морю, УБЖД обеспечивает выход страны на рынки не только соседних стран, но и через Российскую Федерацию в европейские страны, а через КНР — в азиатские страны. Общая протяженность железных дорог Монголии составляет 1 932,1 км, из которых 1 815 км находится во владении УБЖД [Грайворонский 2020: 66].

Центральная трансмонгольская железная дорога обеспечивает более короткий маршрут между Центральной Азией и Европой (сокращение на 1 025 км) [Балжир 2014: 148] по сравнению с железнодорожной линией, пролегающей через Маньчжурию – Забайкальск, а также имеет единые технические стандарты с российскими железными дорогами (ширина колеи — 1 520 см) [Филин, Дугаржав 2014: 358].

В последнее время львиная доля грузоперевозок УБЖД приходится на участок Улан-Батор – Чойр – Сайншанд – Замын Ууд, что связано с экспортом полезных ископаемых в соседний Китай из близлежащих к этим городам месторождений горнорудной промышленности. В настоящее время линии УБЖД характеризуются изношенностью тепловозов, локомотивов, пассажирских и грузовых вагонов (до 50–60 %), свыше 600 км пути нуждаются в капитальном ремонте, высоки издержки самих линий, допущенных при их форсированном строительстве (кривые радиусом меньше 600 м занимают 51 % его длины, резкие уклоны с 9-тысячным подъемом и спуском — 37 % [Балжир 2014: 149]). Кроме того, однопутность, тепловозная тяга, полуавтоматическое блокирование движения поездов требуют скорейшей модернизации всей железнодорожной системы УБЖД. Казалось бы, новая проекция исторической взаимосвязи восстановлена. Но новые исторические обстоятельства властно потребовали и достижения новых высот. Самое главное — необходимо выровнять исторически сложившийся дисбаланс Юга и Севера монгольского пространства, что потребует точной отработки в системе межгосударственных отношений, преодоления груза исторических недоразумений и обид, достижения четких ориентиров. К тому же меняется мир, меняется и монгольская ойкумена.

После продажи в 2016 г. долей монгольской стороне двух совместных компаний ГОК «Эрдэнэт» и «Монголросцветмет» в настоящее время УБЖД является единственным совместным российско-монгольским предприятием. УБЖД в рамках своих возможностей стабильно обеспечивает пассажирские и грузовые перевозки на протяжении всей истории ее функционирования. Наблюдается тенденция уменьшения объема пассажироперевозок в пользу автомобильных дорог, тогда как из года в год наращиваются объемы грузоперевозок. На современном этапе УБЖД нуждается в существенной модернизации, в долгосрочной перспективе требуются реконструкция и электрификация сетей, построение двухпутной линии.

На протяжении последнего десятилетия специалистами УБЖД и РЖД производит-

ся поэтапная реализация Концепции развития Улан-Баторской железной дороги до 2030 г., которая была разработана в 2015 г. Она реализовывается в 3 этапа: 2017–2020, 2021–2025 и 2026–2030 гг. Если на первом этапе УБЖД осуществляла грузоперевозки примерно 20 млн т в год, то к 2030 г. планируется увеличить объем грузоперевозок по сценарию среднего темпа развития до 53,6 млн т [Дорж, Бурэнжаргал, Цыбенков 2019: 102]. Речь идет об оборотах, просто невыполнимых в недалеком прошлом. Но, кроме России, Монголию в настоящее время населяют и множество других дружественных совместных компаний, которые готовы не только вступить во взаимодействие в рамках «Чайного пути», но и установить другие связи и контакты. Тем более в условиях современного переустройства мира.

Один из важных факторов этого передела мира — формирование новых центров силы. Обращает на себя внимание сплочение стратегического альянса России и Китая. От траектории этого взаимодействия начиная с XVII в. зависела судьба монгольского мира. В настоящее время только торговый оборот России и Китая в 2022 г. увеличился в годовом исчислении на 29,3 %, до \$190,27 млрд, что стало рекордным показателем для двух стран за все время [Товарооборот 2023]. Предполагается превышение уровня товарооборота в 200 млрд долларов.

В настоящее время по «Трансмонгольскому / Центральному железнодорожному коридору проходит 60 маршрутов контейнерных поездов Китай – Европа, что составляет около 9 % контейнерного грузооборота (оценочно 71,1 тыс. контейнеров ДФЭ в 2021 г.) евразийских железнодорожных перевозок, проходящих через территорию России» [Намжилова 2022].

Эти цифры говорят о том, что Китай выровнял баланс своей мировой торговли, который претерпел урон за счет санкционных действий Америки, нашел новые реперы взаимодействия и будет развивать инициативу в материковую часть Евразии. Россия также нашла опоры взаимодействия для поворота на Восток. Именно с этим связаны фундаментальные решения о Восточном полигоне железных дорог, которые представляются гигантским прорывом экономической жизни страны. Этот замысел, связанный с дальнейшей реконструкцией

и модернизацией Байкало-Амурской магистрали, четырех крупных участков Транссибирской магистрали, выполнит роль станвого хребта в российско-китайском взаимодействии, расширит платформу выхода на рынки Азии, вовлекая в оборот новые и новые ресурсы Дальнего Востока и Ледовитого океана.

Это исторический момент в судьбах монгольских народов, который необходимо спрогнозировать ясно, с конкретно выверенными расчетами. Возможно, железнодорожные и путевые коммуникации сейчас больший приоритет, чем даже энергетические факторы. Уже сейчас предусматривается проведение комплексных работ, направленных на модернизацию существующих железнодорожных сетей, обновление и увеличение количества тепловозов и вагонов, а также строительство новых железнодорожных линий [Филин, Дугаржав 2014: 358]. Финансовые ограничения все еще не позволяют владельцам УБЖД внедрять электрическую тягу взамен тепловозной тяги. Предлагаются мероприятия по увеличению длины перегонов и полезной длины приемо-отправочных путей, а также переход на полную автоматическую блокировку в связи с резким ростом грузопотока для увеличения пропускной и провозной способности участков [Балжир 2014: 152].

В рамках политики реализации проектов Экономического коридора РКМ (Россия-Китай-Монголия) среди 7 предполагаемых транспортных коридоров Центральный железнодорожный коридор (Улан-Удэ – Наушки – Сухэ-Батор – Улан-Батор – Замын-Удэ – Эрлянь – Улаанцав – Чжанцзякоу – Пекин – Тяньцзинь) представляется одной из главных артерий, соединяющих три страны, включая строительство параллельной магистральной дороги и электрификацию [Дорж, Бурэнжаргал, Цыбенев 2019: 97].

Необходимо отметить, что китайско-монгольские политические и экономические отношения были тесно связаны с уровнем отношений Москвы и Пекина [История Монголии 2007: 254]. Независимая Монголия придавала важное значение развитию дружественных отношений с КНР. XX в. не способствовал укоренению чувства дружбы и сотрудничества. Но уже в 1980-х гг. XX в. по мере нормализации советско-китайских отношений торговые

и экономические связи Пекина и Улан-Батора также начали активно развиваться. В постсоциалистический период развития Монголии КНР сделала важные шаги по нормализации двусторонних отношений, декларируя свое уважение к суверенитету Монголии и ее независимости [История Монголии 2007: 373]. Назрела новая проекция исторического взаимодействия.

### **6. Экономический коридор Россия-Монголия-Китай и проект «Новый шелковый путь»**

Наступление нового содержательного этапа развития трехстороннего сотрудничества в рамках экономического коридора Китай – Монголия – Россия связано с реализацией глобальной концепции КНР по осуществлению программы широкомасштабного международного сотрудничества «Экономический пояс Шелкового пути», впервые провозглашенной Си Цзиньпином ровно десять лет назад в Назарбаев-Университете [Си Цзиньпин 2013].

Довольно быстро инициатива «Нового Шелкового пути» сформировала новые перспективы трехстороннего сотрудничества России, Монголии и Китая. В 2015 г. был принят документ под названием «Концепция и план действий по содействию совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI в.», официально закрепивший направления «Нового Шелкового пути», одним из которых стал экономический коридор Китай – Монголия – Россия, который должен был «соединить экономическую зону вокруг Бохайского залива, охватывающую крупные агломерации (Пекин, Далянь и Тяньцзинь) с Восточной Европой. Реконструкция Улан-Баторской железной дороги позволит предложить альтернативный маршрут для организации грузоперевозок от Тяньцзиня по Транссибу через узловые пункты: Эрлянь, Улан-Батор, Улан-Удэ, что сократит путь на 1 500 км по сравнению с линией через Харбин» [Намжилова 2018: 68]. В том же году на трехстороннем саммите в Уфе была утверждена «дорожная карта» по наращиванию всего комплекса сотрудничества между Россией, Монголией и Китаем [Встреча 2022].

23 июня 2016 г., в Ташкенте в ходе трехсторонней встречи глав государств была

подписана программа создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия, при этом были обозначены концептуальные основы реализации проекта. В качестве ключевых принципов трехстороннего сотрудничества Президент РФ В. В. Путин отметил добрососедство, равноправие и взаимное уважение, на основе которых развивались контакты в области международных отношений, экономического сотрудничества, культурных связей, научного взаимодействия, отраженного в создании ассоциации исследовательских центров России, Китая и Монголии в 2015 г. Особое внимание Президент уделил туристической сфере, отметив разработку международного туристического маршрута «Великий чайный путь», призванного связать несколько десятков регионов России с Монголией и Китаем [Встреча 2016].

Последующие трехсторонние встречи на высшем уровне, прошедшие в г. Бишкеке в 2019 г. и в г. Самарканде в 2022 г., доказали эффективность реализации проекта «Экономический коридор Китай – Монголия – Россия», отраженного в следующих показателях: увеличение числа поездов, следующих из Китая в Россию через Монголию с 2016 г. по 2018 г. более чем на 500 %; увеличение совокупной российской торговли с Китаем и Монголией почти на 60 % в 2021 г. по сравнению с 2014 г.; увеличение доли расчетов в национальных валютах между Россией и Китаем до 27,5 % в 2021 г. и т. д. [Встреча 2019; Встреча 2022].

Вместе с тем «Экономический коридор» несет на себе печать вызовов и рисков «Нового шелкового пути», заключающихся в противоречиях целевых установок сопрягаемых проектов «Экономического пояса Шелкового пути», ориентированного на расширение зоны свободной торговли, и ЕАЭС, предусматривающего защиту внутренних рынков Союза [Россия-Китай 2020: 67]; асимметрии инвестиционного потенциала и инфраструктурных логистических возможностей России, Монголии и Китая; наличии альтернативных «конкурирующих» коридоров в рамках «Нового Шелкового пути», способных перегруппировать экономические потоки на более эффективные направления.

В условиях геополитического поворота России на Восток, диктующего необходи-

мость эффективного ее включения в интеграционные проекты, инициированные КНР, очень серьезным становится риск упущенных возможностей, особенно для приграничных регионов. Кроме прямых инвестиционных проектов, предусмотренных планами взаимодействий, важно продумать превращение существовавших брендов в свободные экономические зоны и торговые площадки, «используя потенциал „Нового Шелкового пути“, сформировать подобные острова исторической памяти регионов, разделивших судьбу Великой России, укрепляющей свои позиции в Восточной Азии» [Базаров, Базаров, Нолев 2015: 34].

### 7. Заключение

Исторические проекции трансевразийских торговых коммуникаций, отражая объективную необходимость и заинтересованность взаимодействия обществ Востока и Запада, воплощались и воплощаются в реальности от караванной торговли до современных инфраструктурных проектов. Имперское пространство двух держав России и Китая, распространившееся на евразийском пространстве, придало собственную динамику и ритм торговым и культурным коммуникациям, определив уникальность географии маршрутов. Знаменитый «чайный путь» стал пространством, интегрирующим в себя огромное количество городов России и Китая. Монголия на этом пути может стать ключевым участком, если таковым будет ее собственный исторический выбор.

В свое время открытие Китая, индустриализация и проникновение капиталов интенсифицировали открытие, его развитие и включение в мировой рынок. Это привело к длительной полосе преобразования Китая и превращения его в современную мировую державу. Опыт исторического прошлого позволяет внимательно изучить пути прошлых успешных опытов, вскрыть причины взлетов и падений. Из этого исторического наследия важным остаются фундаменты, построенные в годы крупномасштабных политических перемен XX в., особая геополитическая конфигурация, прочными нитями связавшая СССР и Монголию. Новый импульс трансрегиональным и трансконтинентальным проектам придан разворотом России на восток и формированием стратегического альянса между РФ и Китаем.

**Источники**

- Встреча 2016 — Встреча с Председателем КНР Си Цзиньпином и Президентом Монголии Цахиагийн Элбэгдоржем [электронный ресурс] // Официальный сайт «Президент России». События. 23 июня 2016 г. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/52211> (дата обращения: 23.08.2023).
- Встреча 2019 — Встреча с Председателем КНР Си Цзиньпином и Президентом Монголии Халтмагийн Баттулгой [электронный ресурс] // Официальный сайт «Президент России». События. 14 июня 2019 г. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/60753> (дата обращения: 23.08.2023).
- Встреча 2022 — Встреча с Председателем КНР Си Цзиньпином и Президентом Монголии Ухнагийн Хурэлсухом [электронный ресурс] // Официальный сайт «Президент России». 15 сентября 2022 г. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/69357> (дата обращения: 23.08.2023).
- История Великого 2017 — История Великого чайного пути [электронный ресурс] // Рос-  
сийская ассоциация международного сотрудничества. URL: [http://rams-international.ru/chainyi-put/37/?sphrase\\_id=1401](http://rams-international.ru/chainyi-put/37/?sphrase_id=1401) (дата обращения: 23.08.2023).
- Русско-китайские 2004 — Русско-китайские договорно-правовые акты (1689–1916) / под общ. ред. В. С. Мясникова; сост. И. Т. Мороз, В. С. Мясников. М.: Памятники ист. мысли, 2004. 694 с.
- Товарооборот 2023 — Товарооборот России и Китая в 2022 году вырос на 29,3 %. [электронный ресурс] // ТАСС. Экономика. 13 января 2023. URL: <https://tass.ru/ekonomika/16791461> (дата обращения: 10.03.2023).
- Си Цзиньпин 2013 — *Си Цзиньпин*. Укреплять дружбу народов, вместе открыть светлое будущее. Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев университете [электронный ресурс] // Официальный сайт «Посольство Китайской Народной Республики в Республике Казахстан». 16 сентября 2013 г. URL: [http://kz.china-embassy.gov.cn/rus/zhgx/201309/t20130916\\_1045309.htm](http://kz.china-embassy.gov.cn/rus/zhgx/201309/t20130916_1045309.htm) (дата обращения: 10.03.2023).

**Sources**

- History of the Tea Road. On: Russian Association for International Cooperation (website). Available at: [http://rams-international.ru/chainyi-put/37/?sphrase\\_id=1401](http://rams-international.ru/chainyi-put/37/?sphrase_id=1401) (accessed: 23 August 2023). (In Russ.)
- Meeting with President Xi Jinping and President Khaltmaagiin Battulga. On: President of Russia (official website). Events. [Posted on] 14 June 2019. Available at: <http://kremlin.ru/events/president/news/60753> (accessed: 23 August 2023). (In Russ.)
- Meeting with President Xi Jinping and President Tsakhiagiin Elbegdorj. On: President of Russia (official website). Events. [Posted on] 23 June 2016. Available at: <http://kremlin.ru/events/president/news/52211> (accessed: 23 August 2023). (In Russ.)
- Meeting with President Xi Jinping and President Ukhnaagiin Khurelsukh. On: President of Russia (official website). Posted on  
15 September 2022. Available at: <http://kremlin.ru/events/president/news/69357> (accessed: 23 August 2023). (In Russ.)
- Moroz I. T., Myasnikov V. S. (comps.) Russia-China Treaties and Enactments, 1689–1916. V. Myasnikov (ed.). Moscow: Pamyatniki Istoricheskoy Mysli, 2004. 694 p. (In Russ.)
- Russia-China commodity turnover increased by 29.3 % in 2022. On: TASS. Economics. Posted on 13 January 2023. Available at: <https://tass.ru/ekonomika/16791461> (accessed: 10 March 2023). (In Russ.)
- Xi Jinping: To strengthen friendship between nations and jointly open better future. President Xi Jinping's speech at Nazarbayev University. On: Embassy of the People's Republic of China in the Republic of Kazakhstan (official website). Posted on 16 September 2013. Available at: [http://kz.china-embassy.gov.cn/rus/zhgx/201309/t20130916\\_1045309.htm](http://kz.china-embassy.gov.cn/rus/zhgx/201309/t20130916_1045309.htm) (accessed: 10 March 2023). (In Russ.)

**Литература**

- Базаров, Базаров, Нолев 2015 — *Базаров Б. В., Базаров В. Б., Нолев Е. В.* Новый Шелковый путь: открытая политика открытого общества Китая // *Власть*. 2015. № 11. С. 29–34.
- Балжир 2014 — *Балжир М.* Перспективы Улан-Баторской железной дороги // *Мир транспорта*. 2014. № 3(52). С. 148–155.
- Барфилд 2009 — *Барфилд Т. Дж.* Опасная гра-  
ница. Кочевые империи и Китай (221 г. до н. э. – 1757 г. н. э.) / пер. Д. В. Рухлядева, В. Б. Кузнецова. СПб.: Факультет филологии и искусств СПбГУ; Нестор-История, 2009. 488 с.
- Воскресенский 1999 — *Воскресенский А. Д.* Россия и Китай: теория и история межгосударственных отношений. М.: Московский общественный научный фонд; Издательский

- центр научных и учебных программ, 1999. 408 с.
- Грайворонский 2020 — *Грайворонский В. В.* Транспорт Монголии // Восточная аналитика. 2020. № 3. С. 61–70. DOI: 10.31696/2227-5568-2020-03-061-070
- Губаревич-Радобылский 1908 — *Губаревич-Радобылский А. Ф.* Чай и чайная монополия: опыт исследования основ обложения чая в России. СПб.: Тип. ред. период. изд. М-ва фин., 1908. 174 с.
- Дорж, Бурэнжаргал, Цыбенев 2019 — *Дорж Т., Бурэнжаргал Б., Цыбенев Б. Д.* Роль Центрального транспортного коридора Монголии в развитии экономического коридора трех стран // Вестник Бурятского научного центра СО РАН. 2019. № 1(33). С. 95–107. DOI 10.31554/2222-9175-2019-33-95-107
- История Бурятии 2011 — *История Бурятии: в 3 тт. Т. 2 / Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН; редкол.: Б. В. Базаров (гл. ред.) и др. Улан-Удэ: БНЦ СО РАН, 2011. 624 с.*
- История Монголии 2007 — *История Монголии: XX век / отв. ред. Г. С. Яскина. М: ИВ РАН, 2007. 448 с.*
- Кяхта – Маймачен 2014 — *Кяхта – Маймачен. Прообразы свободных экономических зон в Российской Империи: история, современность, перспективы / отв. ред. Л. Б. Жабаева. Улан-Удэ: ФГБОУ ВПО «БГСХА», 2014. 200 с.*
- Лузянин 2021 — *Лузянин С. Г.* Россия – Монголия – Китай: исторические и современные трансформации // Восток (Oriens). 2021. № 5. С. 141–152.
- Монголия в трудах 2021 — *Монголия в трудах генерального консула Российской империи в Урге Я. П. Шишмарева. Некоторые мысли о праве России на Амур в документах и публикациях: (к 160-летию генерального консульства России в Монголии) / сост. А. И. Шинковой, Ю. В. Кузьмин. Иркутск: Изд. дом БГУ, 2021. 342 с.*
- Мясников 1987 — *Мясников В. С.* Империя Цин и Русское государство в XVII в. Хабаровск: Хабаровское кн. изд-во, 1987. 516 с.
- Намжилова 2018 — *Намжилова В. О.* Экономические коридоры на евразийском пространстве: инициативы Китая и мировой опыт // Россия и АТР. 2018. № 1(99). С. 65–81.
- Намжилова 2022 — *Намжилова В. О.* Экономический коридор Китай – Монголия – Россия: инфраструктурный фокус [электронный ресурс] // Российский совет по международным делам. 16.12.2022. URL: <https://russiancouncil.ru/analytcs-and-comments/analytcs/ekonomicheskij-koridor-kitay-mongoliya-rossiya-infrastruktorny-fokus/> (дата обращения: 15.03.2023).
- Намсараева 2013 — *Намсараева С. Б.* Миграции во Внутренней Азии цинского периода: диаспоры «контактной зоны» Кяхта–Маймачен // Вестник Бурятского государственного университета. Гуманитарные исследования Внутренней Азии. 2013. № 1. С. 21–46.
- НеобыЧАЙная Кяхта 2013 — *НеобыЧАЙная Кяхта / авт.-сост. Л. Б. Цыденова. Улан-Удэ: НоваПринт, 2013. 199 с.*
- Попова 2013 — *Попова И. Ф.* Торговля России и Китая через Кяхту и Маймачен // Mongolica-XI: сб. науч. ст. / посвящ. 130-летию со дня рождения А. В. Бурдукова. СПб.: Петербургское востоковедение, 2013. С. 28–36.
- Россия – Китай 2020 — *Россия – Китай: шансы и вызовы отношений «новой эпохи»/ сост. А. О. Виноградов, А. С. Исаев, Е. И. Сафронова, М. В. Александрова. М.: ИДВ РАН, 2020. 240 с.*
- Сладковский 1974 — *Сладковский М. И.* История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). М.: Наука, ГВРЛ, 1974. 368 с.
- Силин 1947 — *Силин Е. П.* Кяхта в XVIII веке. Из истории русско-китайской торговли. Иркутск: Огиз; Иркутск. обл. изд-во, 1947. 204 с.
- Скальковский 1883 — *Скальковский К. А.* Русская торговля в Тихом океане. Экономическое исследование русской торговли и мореходства в Приморской области Восточной Сибири, Корею, Китае, Японии и Калифорнии. СПб.: Тип. А. С. Суворина, 1883. 515 с.
- Филин, Дугаржав 2014 — *Филин С. А., Дугаржав Л.* Инновационное взаимодействие России и Монголии. Улан-Батор: Адмон, 2014. 504 с.
- Хохлов 1982 — *Хохлов А. Н.* Кяхтинская торговля и ее место в политике России и Китая (20-е годы XVIII в. – 50-е годы XIX в.) // Документы опровергают. Против фальсификации истории русско-китайских отношений. М.: Мысль, 1982. С. 99–147.
- Хохлов 1989 — *Хохлов А. Н.* Кяхта и кяхтинская торговля (20-е гг. XVIII в. – середина XIX в.) // Бурятия XVII–XX вв. Экономика и социально-культурные процессы: сб. науч. тр. Новосибирск: Наука, СО, 1989. С. 15–50.
- Цыденова 2018 — *Цыденова Л. Б.* Кяхтинская торговля и таможенная политика России // Труды Кяхтинского краеведческого му-

- зея им. академика В. А. Обручева: мат-лы междунар. науч.-практ. конф. (г. Кяхта, 14–15 сентября 2018 г.). Улан-Удэ: Бурятск. гос. ун-т, 2018. С. 93–101.
- Улан-Баторская железная 2010 — Улан-Баторская железная дорога (начало XX в. – 1957 г.): док-ты и мат-лы / науч. ред.: Л. В. Курас, Н. Хишигт. Улан-Удэ: Изд.-полигр. комплекс ФГОУ ВПО ВСГАКИ, 2010. 258 с.
- Avery 2003 — *Avery M.* The Tea Road: China and Russia Meet Across the Steppe. Beijing: China Intercontinental Press, 2003. 198 p.
- Rowe 1992 — *Rowe W. T.* Hankow: Conflict and community in a Chinese city, 1796–1895. Stanford: Stanford University Press, 1992. 452 p.
- Sanjdorj 2010 — *Sanjdorj M.* The Spread of Trade to the Countryside // *The History of Mongolia*. Vol. 3 / D. Sneath, Ch. Kaplonski (eds.). Folkestone: Global Oriental, 2010. Pp. 705–714.
- Perdue 1996 — *Perdue P. C.* Military Mobilization in Seventeenth and Eighteenth-Century China, Russia, and Mongolia // *Modern Asian Studies*. 1996. Т. 30. № 4. Pp. 757–793.
- Perdue 2009 — *Perdue P. C.* China Marches West: the Qing Conquest of Central Eurasia. Cambridge (Mass.), London: Harvard University Press, 2009. 752 p.
- References**
- Avery M. The Tea Road: China and Russia Meet Across the Steppe. Beijing: China Intercontinental Press, 2003. 198 p. (In Eng.)
- Baljir M. Prospects of Ulan Bator Railway. *World of Transport and Transportation*. 2014. No. 3(52). Pp. 148–155. (In Russ.)
- Barfield T. J. The Perilous Frontier: Nomadic Empires and China, 221 B.C. to AD 1757. D. Rukhlyadev, V. Kuznetsov (transl.). St. Petersburg: St. Petersburg University (Faculty of Philology), Nestor-Istoriya, 2009. 488 p. (In Russ.)
- Bazarov B. V. et al. (eds.) History of Buryatia. In 3 vols. Vol. 2. Ulan-Ude: Buryat Scientific Center (SB RAS), 2011. 624 p. (In Russ.)
- Bazarov B. V., Bazarov V. B., Nolev E. V. The New Silk Road: The open door policy of China. *Vlast*. 2015. No. 11. Pp. 29–34. (In Russ.)
- Dorj T., Burenzhargal B., Tsybenov B. D. The role of the central transport corridor of Mongolia in the development of the economic corridor of the three countries. *Bulletin of the Buryat Scientific Center SB RAS*. 2019. No. 1(33). Pp. 95–107. DOI 10.31554/2222-9175-2019-33-95-107. (In Russ.)
- Filin S. A. Dugarjav L. Innovative Cooperation between Russia and Mongolia. Ulaanbaatar: Admon, 2014. 504 p. (In Russ.)
- Grayvoronskiy V. V. Transport sector in Mongolia. *Eastern Analytics*. 2020. Is. 3. Pp. 61–70. DOI: 10.31696/2227-5568-2020-03-061-070. (In Russ.)
- Gubarevich-Radobylsky A. F. Tea and Tea Monopolies: An Insight into Fundamentals of Tea Taxation. St. Petersburg: Ministry of Finance, 1908. 174 p. (In Russ.)
- Khokhlov A. N. Kyakhta and its trade, 1720s–1850s. In: *Seventeenth-to-Twentieth Century Buryatia. Economic and Sociocultural Processes*. Collected scholarly papers. Novosibirsk: Nauka, 1989. Pp. 15–50. (In Russ.)
- Khokhlov A. N. Trade in the town of Kyakhta and its role in Russia-China relations, 1720s–1850s. In: *Documentary Evidence to the Contrary. Undermining the Falsified History of Russian-Chinese Relations*. Moscow: Mysl, 1982. Pp. 99–147. (In Russ.)
- Kuras L. V., Khishigt N. (eds.) Ulaanbaatar Railway, 1900s–1957. Documents and materials. Ulan-Ude: East-Siberian State Institute of Culture, 2010. 258 p. (In Russ.)
- Luzyanin S. G. Russia – Mongolia – China: Historical and contemporary transformations. *Vostok (Oriens)*. 2021. No. 5. Pp. 141–152. (In Russ.)
- Myasnikov V. S. Qing Empire and Tsardom of Russia in the Seventeenth Century. Khabarovsk: Khabarovsk Book Publ., 1987. 516 p. (In Russ.)
- Namsaraeva S. B. Migrations in Inner Asia during the Qing dynasty: Diasporas in ‘Kiachta-Maimacheng’ contact zone. *Buryat State University Bulletin. Humanitarian Studies of Inner Asia*. 2013. No. 1. Pp. 21–46. (In Russ.)
- Namzhilova V. O. China-Mongolia-Russia economic corridor: Infrastructural perspective. On: Russian International Affairs Council. Posted on 16 December 2022. Available at: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/ekonomicheskij-koridor-kitay-mongoliya-rossiya-infrastrukturnyy-fokus/> (accessed: 15 March 2023). (In Russ.)
- Namzhilova V. O. Economic corridors in Eurasia: China’s initiatives and world experience. *Russia and the Pacific*. 2018. No. 1 (99). Pp. 65–81. (In Russ.)
- Perdue P. C. China Marches West: The Qing Conquest of Central Eurasia. Cambridge (Mass.), London: Harvard University Press, 2009. 752 p. (In Eng.)
- Perdue P. C. Military mobilization in seventeenth and eighteenth-century *China, Russia, and Mongolia*. *Modern Asian Studies*. 1996. Vol. 30. No. 4. Pp. 757–793. (In Eng.)

- Popova I. F. Trade in Russia and China through the Kyakhta and Maymaychen. *Mongolica*. 2013. Vol. XI. Pp. 28–36. (In Russ.)
- Rowe W. T. Hankow: Conflict and Community in a Chinese City, 1796–1895. Stanford: Stanford University Press, 1992. 452 p. (In Eng.)
- Sanjdorj M. The spread of trade to the countryside. In: Sneath D., Kaplonski Ch. (eds.) *The History of Mongolia*. Vol. 3. Folkestone: Global Oriental, 2010. Pp. 705–714. (In Eng.)
- Shinkovoy A. I., Kuzmin Yu. V. (comps.) *Mongolia in Works of Ya. P. Shishmarev, Consul General of the Russian Empire to Urga: Some Thoughts on Russia's Right to the Amur in Documents and Publications. Celebrating the 160th Anniversary of Russia's Consulate in Mongolia*. Irkutsk: Baikal State University, 2021. 342 p. (In Russ.)
- Silin E. P. *Kyakhta in the Eighteenth Century: Some Historical Glimpses of Russia-China Trade*. Irkutsk: OGIZ, Irkutsk Oblast Publ. House, 1947. 204 p. (In Russ.)
- Skalkovsky K. A. *Russian Trade in the Pacific: An Economic Survey of Russian Trade and Maritime Endeavors in Primorskaya Oblast (Eastern Siberia), Korea, China, Japan, and California*. St. Petersburg: A. Suvorin, 1883. 515 p. (In Russ.)
- Sladkovsky M. I. *Russia-China Trade and Economic Relations before 1917: A Historical Review*. Moscow: Nauka — GVRL, 1974. 368 p. (In Russ.)
- Tsydenova L. B. (comp.) *Unusual Kyakhta*. Ulan-Ude: NovaPrint, 2013. 199 p. (In Russ.)
- Tsydenova L. B. Trade in the town of Kyakhta and Russia's customs policies. In: *Transactions [Obruchev Kyakhta Museum of Local History and Lore]. Conference proceedings (Kyakhta, 14–15 September 2018)*. Ulan-Ude: Banzarov Buryat State University, 2018. Pp. 93–101. (In Russ.)
- Vinogradov A. O., Isaev A. S., Safronova E. I., Aleksandrova M. V. (comps.) *Russia – China: Opportunities and Challenges of Relations in a 'New Era'*. Moscow: Institute of Far Eastern Studies (RAS), 2020. 240 p. (In Russ.)
- Voskresensky A. D. *Russia and China: Theory and History of State-to-State Relations*. Moscow: Moscow Social Foundation of Science, Publishing Center for Academic and Educational Programs, 1999. 408 p. (In Russ.)
- Yaskina G. S. (ed.) *History of Twentieth-Century Mongolia*. Moscow: Institute of Oriental Studies (RAS), 2007. 448 p. (In Russ.)
- Zhabaeva L. B. (ed.) *Kyakhta — Maimaicheng. Prototypes of Free Economic Zones in Imperial Russia: Past, Present, Future*. Ulan-Ude: Filippov Buryat State Agricultural Academy, 2014. 200 p. (In Russ.)

