

Has been issued since 2002
<https://mongoloved.kigiran.com/jour>

Vol. 17, Is. 3, pp. 506–524, 2025
 DOI: 10.22162/2500-1523-2025-3-506-524

МОНГОЛОВЕДИЕ

(Монгол судлал)
 (Mongolian Studies)

ISSN 2500-1523 (Print)
 ISSN 2712-8059 (Online)

ВСЕОБЩАЯ ИСТОРИЯ



УДК 94

Влияние проектов Экономического коридора Россия – Монголия – Китай на коммуникацию трансграничных этносов Российской Федерации и Монголии

*Сергей Геннадьевич Лузянин^{1,2,3},
 Борис Хабижевич Кушхов^{4,5}*

UDC 94

The Impact of Russia-Mongolia-China Economic Corridor Projects on the Communication of Cross-Border Ethnic Groups of the Russian Federation and Mongolia

*Sergey G. Luzyanin^{1,2,3},
 Boris Kh. Kushkhov^{4,5}*

¹ Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации (д. 76, пр. Вернадского, 119454 Москва, Российская Федерация)


доктор исторических наук, профессор

² Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (д. 20, ул. Мясницкая, 101000 Москва, Российская Федерация)

доктор исторических наук, профессор

³ Фонд поддержки востоковедческих исследований (д. 32, Нахимовский пр., 117218 Москва, Российская Федерация)

президент Фонда

 0000-0001-9578-6023. E-mail: [luzyanin.sergey\[at\]mail.ru](mailto:luzyanin.sergey@mail.ru)

¹ MGIMO University (76, Vernadsky Ave., 119454 Moscow, Russian Federation)

Dr. Sc. (History), Professor

² National Research University Higher School of Economics (20, Myasnitskaya St., 101000 Moscow, Russian Federation)

Dr. Sc. (History), Professor

³ Foundation for the Support of Oriental Studies (32, Nakhimovsky ave., 117218 Moscow, Russian Federation)

President of the Foundation

⁴ Посольство России в Монголии (д. 6, пр. Мира, 14250, Улан-Батор, Монголия)

кандидат исторических наук, атташе

⁴ Russian Embassy in Mongolia (6, Peace Ave., 14250 Ulaanbaatar, Mongolia)

Cand. Sc. (History), Attache

⁵ Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации (д. 76, пр. Вернадского, 119454 Москва, Российская Федерация)

⁵ MGIMO University (76, Vernadsky Ave., 119454 Moscow, Russian Federation)

кандидат исторических наук, исследова- Cand. Sc. (History), Researcher
тель

 0000-0001-5976-7749. E-mail: boris.kushkhov[at]yandex.ru

© КалмНЦ РАН, 2025

© KalmSC RAS, 2025

© Лузянин С. Г., Кушхов Б. Х., 2025

© Luzyanin S. G., Kushkhov B. Kh., 2025

Аннотация. *Введение.* В данной статье оценивается возможное влияние реализации транспортно-инфраструктурных проектов Экономического коридора Россия – Монголия – Китай на развитие и условия внутренней коммуникации трансграничных этносов, проживающих в России и Монголии. Возможное влияние новых проектов на этнический ландшафт трансграничья оценивается как за счет анализа опыта уже возведенных ранее транспортных магистралей на российско-монгольской границе, так и с помощью анализа динамики этнической ситуации на границе Казахстана и КНР как места реализации в недавнем прошлом аналогичных континентальных коридоров. *Цель* исследования — оценка позитивного и негативного влияния деятельности по созданию новых международных транспортных магистралей на благополучие трансграничных народов и их внутреннюю коммуникацию. Новаторской составляющей исследования является нестандартность поставленной перед ним задачи, призванной оценить влияние экономических факторов на этнокультурную обстановку трансграничного региона, равно как и оригинальное средство ее решения, представляющее сочетание географического наложения транспортных проектов и трансграничных этнических ареалов и кросс-регионального анализа. *Материалы и методы.* В работе были проанализированы монографии и аналитические статьи отечественных и монгольских специалистов и экспертов, статистические данные, материалы СМИ, тезисы из частных бесед с жителями трансграничных этнических районов. Использован метод кросс-регионального анализа (как пространственные, так и временные сравнения). Для операционализации понятия «трансграничный этнос» применимо к анализу транспортно-инфраструктурных факторов его развития была использована концепция «Этнического трансграничного региона». *Результаты.* Реализация проекта Западного коридора может привести к сокращению доли трансграничных этносов в самых близких к границе населенных пунктах, но не отразится на других районах, лежащих на пути новой магистрали. В прилегающих к новым магистралям и границе двух стран территориях может сократиться доля кочевого населения, произойдет увеличение плотности населения. Неизбежное изменение режима границы негативно скажется на интенсивности переходов к родственникам вне установленных пунктов, однако сделает пересечения более удобными на установленных участках. Реализация транспортно-инфраструктурных проектов, скорее всего, не приведет к изменению показателей миграции представителей трансграничных этносов и не спровоцирует рост сепаратистских настроений. Создание международных магистралей улучшит благосостояние в среде трансграничных этносов из-за создания новых рабочих мест, возникновения торговых, туристических, сортировочных, упаковочных и других предприятий, сократив миграцию представителей трансграничных этносов в региональные центры или другие крупные города.

Ключевые слова: Монголия, Россия, Китай, граница, история, транспорт, экономика, инфраструктура, этнос

Благодарность. Исследование выполнено при финансовой поддержке РНФ в рамках проекта «Этнический фактор в развитии межкультурного диалога России и Монголии на современном этапе» (№ 24-48-03030, <https://rscf.ru/project/24-48-03030/>).

Для цитирования: Лузянин С. Г., Кушхов Б. Х. Влияние проектов Экономического коридора Россия – Монголия – Китай на коммуникацию трансграничных этносов Российской Федерации и Монголии // Монголоведение. 2025. Т. 17. № 3. С. 506–524. DOI: 10.22162/2500-1523-2025-3-506-524

Abstract. Introduction. This article assesses the potential impact of the implementation of transport and infrastructure projects within the Russia–Mongolia–China Economic Corridor on the development and internal communication conditions of cross-border ethnic groups living in Russia and Mongolia. The potential impact of new projects on the ethnic landscape of the cross-border region is assessed through an analysis of the experience of previously constructed transport highways on the Russian–Mongolian border, as well as through an analysis of the dynamics of the ethnic situation on the border of Kazakhstan and China, where similar continental corridors have recently been implemented. The *purpose* of the study is to evaluate the positive and negative impact of the creation of new international transport highways on the well-being of cross-border peoples and their internal communication. A novel component of the study is the originality of its task, designed to assess the influence of economic factors on the ethnocultural situation of a cross-border region, as well as the original solution, which represents a combination of the geographical overlap of transport projects and cross-border ethnic areas, along with cross-regional analysis. *Materials and methods.* The study utilized monographs and analytical articles by Russian and Mongolian specialists and experts, statistical data, media reports, and private interviews with individuals from transborder ethnic regions. A cross-regional analysis (both spatial and temporal comparisons) was employed. The concept of an “ethnic transborder region” was used to operationalize the concept of a “transborder ethnic group” for the analysis of transport and infrastructure factors affecting its development. *Results.* The study yielded the following conclusions. Implementation of the Western Corridor project may lead to a reduction in the proportion of transborder ethnic groups in settlements closest to the border, but will not affect other areas along the new highway. In areas adjacent to the new highways and the border between the two countries, the proportion of nomadic populations may decrease, and population density will increase. The inevitable change in border regime will negatively impact the frequency of crossings to visit relatives outside established points, but will make crossings more convenient within established sections. The implementation of transport infrastructure projects will likely not lead to a change in migration rates for cross-border ethnic groups or provoke an increase in separatist sentiment. The creation of international highways will improve the well-being of cross-border ethnic groups by creating new jobs and opening up trade, tourism, sorting, packaging, and other businesses, while reducing migration of cross-border ethnic groups to regional centers or other large cities.

Keywords: Mongolia, Russia, China, border, history, transport, economy, infrastructure, ethnicity

Acknowledgements. The reported study was funded by the Russian Science Foundation project no. 24-48-03030 “The Ethnic Factor in the Development of Inter-civilizational Dialogue between Russia and Mongolia at the Present Stage”.

For citation: Luzyanin S. G., Kushkhov B. Kh. The Impact of Russia-Mongolia-China Economic Corridor Projects on Communication between Cross-Border Ethnic Groups of the Russian Federation and Mongolia. *Mongolian Studies (Elista)*. 2025. Vol. 17. Is. 3. Pp. 506–524. (In Russ.). DOI: 10.22162/2500-1523-2025-3-506-524

1. Введение

Научные разработки определенного числа современных исследователей монголо-российских отношений [Железняков 2016; Железняков, Чулуунбаатар 2023]

посвящены доказательству гипотезы о межцивилизационном характере диалога двух стран. В данном контексте особенный интерес представляет обширный трансграничный регион, рассматриваемый в упомянутой парадигме в качестве переходной зоны между двумя цивилизациями. Его масштабы определяются не только площадью этой зоны и протяженностью границы двух стран (3 485 км), но и большим числом народов и этнических групп, одновременно проживающих и в России, и в Монголии. В статье осуществляется анализ перспективного влияния проектов трехстороннего российско-монгольского-китайского экономического коридора как ключевой геополитической инициативы в данном субрегионе на взаимодействия в среде трансграничных этносов.

Методологическая составляющая данной темы напрямую связана с разработанной в российском монголоведении концепцией монгольской цивилизации и ее места в современных реалиях, что позволяет более точно определить цивилизационные российско-монголо-китайские «стыки», их специфику и перспективы существования [Железняков 2016; Лузянин 2021].

С 2013 г. китайская инициатива «Один пояс и один путь» (ИПП) превратилась в современный системный фактор влияния на Экономический коридор, количественно и качественно развивая российско-монголо-китайские трансграничные проекты, включая транспортную и энергетическую (углеводородную) составляющие [Бабаев, Лузянин 2024].

Для определения влияния транспортно-инфраструктурных проектов на трансграничную этническую среду перед представленным исследованием были последовательно поставлены следующие задачи:

- 1) оценить наиболее вероятные варианты реализации включенных в Программу развития Экономического коридора проектов;
- 2) изучить теоретические основы взаимодействия в среде трансграничных этносов, факторы интенсификации контактов;
- 3) локализовать и сопоставить районы трансграничного проживания отдельных народов и выходящих к государственной границе участков транспортно-инфраструктурных проектов;
- 4) изучить возможное влияние на опыте уже существующего международного транспортного коридора Россия – Монголия – Китай (Центральный коридор), а также аналогичных проектов, уже реализованных на других границах (в силу сходства ключевых факторов выбраны китайско-казахстанские инициативы);
- 5) оценить актуальность выделенных факторов для конкретных проектов, проходящих через границу России и Монголии.

2. Перспективные формы реализации проектов Экономического коридора и вспомогательных инициатив

С учетом специфики объекта исследования представляется уместным выделить следующие наиболее важные факторы двусторонних отношений, наиболее полно характеризующие контекст трансграничного взаимодействия. С 2019 г. государственные отношения России и Монголии обладают высоким статусом «Всеобъемлющего стратегического партнерства». С 2014 г. между двумя странами установлен безвизовый режим, позволяющий находиться без специальных разрешений на территории соседней страны сроком до 30 суток. Широкие перспективы для двусторонних торгово-экономических контактов открывает

Временное торговое соглашение Монголии с Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС), подписанное в июне 2025 г. в Минске¹.

Экономический коридор Россия – Монголия – Китай является обширной программой, выдвинутой лидерами трех стран в ходе их первой трехсторонней встречи на полях саммита ШОС в 2014 г. в Душанбе [Дондоков, Намжилова 2022: 53]. Позднее, в 2016 г., проект получил комплексную программу с упоминанием и описанием основных проектов, подписанную на аналогичном саммите в Ташкенте [Программа 2016]. Несмотря на амбициозные задачи, удалось достичь существенного продвижения по его реализации в силу ряда обстоятельств только по небольшому количеству инициатив, наиболее успешной из которых является создание трансмонгольского газопровода «Сила Сибири – 2». Тем не менее факт проработки комплексной программы по электро- и топливно-энергетическому, торгово-экономическому, транспортно-инфраструктурному и туристическому сотрудничеству трех стран определяет долгосрочную востребованность Экономического коридора. Это в свою очередь делает актуальной проработку его влияния и на этнорелигиозную обстановку в трансграничном регионе.

В настоящее время на границе Монголии с Россией, протяженность которой достигает 3 485 км, функционируют восемь автомобильных и два железнодорожных пограничных переходов, связывающие Республику Алтай, Бурятию, Тыву и Забайкальский край с Баян-Ульгийским, Убсунурским, Завханским, Селенгинским, Хэнтийским и Восточным аймаками Монголии.

Обсуждаются перспективы создания железнодорожного маршрута, соединяющего Тыву, Западную Монголию и Синыцзян-Уйгурский автономный район. Такая конфигурация упоминалась в ходе состоявшейся в мае 2025 г. встречи заместителя министра транспорта Российской Федерации и председателем Национального комитета Монголии по модернизации контрольно-пропускных пунктов². В настоящее время стороны готовят дорожную карту по совместному развитию пограничных переходов на границе России и Монголии. Данная дискуссия между Россией и Монголией ведется одновременно с продвижением транспортных инициатив Монголии и Китая, призванных связать Западную Монголию с КНР. В частности в 2024 г. введена в эксплуатацию трансграничная железная дорога Шивээхурэн – Сэхээ, которую монгольская сторона предполагает соединить с вышеупомянутым переходом Цагаан-Тологой – Арцсурь [Дондоков 2024: 16]. В свою очередь российская сторона занимается оценкой перспективности дороги Кызыл – Курагино, которая соединит Цагаан-Толгой с основными российскими международными магистралями³. Проект активно

¹ ЕАЭС и Монголия заключили временное торговое соглашение [электронный ресурс] // ЕЭК (Евразийская экономическая комиссия). 27.06.2025. URL: https://eec.eaeunion.org/news/eaes-i-mongoliya-zaklyuchili-vremennoe-torgovoe-soglashenie/?sphrase_id=415606 (дата обращения: 20.07.2025).

² Россия и Монголия ведут скоординированную работу по развитию пунктов пропуска через границу. 8 мая 2025 г. [электронный ресурс] // Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11861> (дата обращения: 15.07.2025).

³ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 26 января 2023 г. № 129-р [электронный ресурс] // Документы – Правительство России. URL: <http://static.government.ru/media/files/drWrVydZYzvipBV3mBNArxTlXlgtuAM.pdf> (дата обращения: 11.07.2025).

продвигается властями таких субъектов, как Республика Тыва и Красноярский край, так как рассматривается ими исключительно перспективным для экономического развития [Кылгыдай, Соян 2022: 72].

Варианты реализации Восточного коридора также активно обсуждаются сторонами в двух- и трехсторонних форматах. Монгольский проект железной дороги Чойбалсан – Хуут – Бичигт сопрягается, с одной стороны, с обсуждением модернизации пункта перехода Соловьёвск – Эрэнцав и участка дороги Эрэнцав – Чойбалсан¹.

На центральной железнодорожной магистрали весной 2025 г. был возобновлен приостановленный в 2020 г. пассажирский маршрут Москва – Улан-Батор – Пекин, создающий дополнительные возможности для перемещения людей между странами субрегиона.

О востребованности продвижения работ над коридорами говорит растущий из года в год грузопоток магистрали Эрлянь – Улан-Батор – Улан-Удэ².

Упомянутая в программе Экономического коридора концепция «Северного коридора» в настоящее время получила развитие в виде перспективного проекта железной дороги Эрдэнэт – Овоот, призванной соединить Запад Монголии с ныне существующей Улан-Баторской железной дорогой (Центральным коридором)³. Интерес к данному проекту со стороны России и Китая в настоящее время не значителен.

Другим немаловажным проектом в рамках Экономического коридора является создание трехстороннего туристического маршрута. В 2023 г. представителями России, Монголии и Китая было заключено соглашение о развитии туристического маршрута «Великий чайный путь» (ВЧП), повторяющего торговый путь из Китая через Монголию в Сибирь и города центральной части России⁴. Реализация данной инициативы потребует в том числе интенсификации сети маршрутов гражданской авиации, соединяющей города «Пути» из трех стран. Отдельным аспектом ВЧП является создание комплекса сезонных ярмарок и фестивалей культур и ремесел народов трех стран.

Создаются новые международные пограничные переходы на автомобильных магистралях. В частности к концу 2025 г. планируется завершить комплексную модернизацию российской стороны перехода Хандагайты – Оршоо, соединяющего Тыву с Убсунурским аймаком Монголии.

¹ С. Бямбаогт: Хил холболтын төмөр замууд барьж, шинэ гарцууд нээснээр 2030 онд төмөр замын хүчин чадал жилд 180 сая тонн болно. 22.11.2023 [электронный ресурс] // Улс хоорондын шуудан илгээмжийн гаалийн газар. URL: <https://post.customs.gov.mn/?p=1350> (дата обращения: 25.07.2025).

² Монгол, Орос, Хятад гурван улсыг холбосон төмөр замын төв коридорыг шинэчлэх, ТЭЗҮ-ийг эхлүүлэхээр тохиролцов. 16.09.2022 [электронный ресурс] // Ikon.mn. URL: <https://ikon.mn/n/2054> (дата обращения 20.07.2025).

³ Монголия столкнулась с бюджетными проблемами с подключением к российским автомобильным и железным дорогам. 20.01.2025 [электронный ресурс] // Поворот России к Азии. URL: <https://russiaspivottoasia.com/russian/mongoliya-stolknulas-s-byudzhetnymi-problemami-s-podklyucheniem-k-rossijskim-avtomobilnym-i-zheleznyim-doroga/> (дата обращения: 16.07.2025).

⁴ Россия, Китай и Монголия запустят межгосударственный туристический маршрут «Великий чайный путь». 10.10.2023 [электронный ресурс] // Министерство экономического развития Российской Федерации. URL: https://www.economy.gov.ru/material/news/rossiya_kitay_i_mongoliya_zapustyat_mezhgosudarstvennyy_turisticheskiy_marshrut_velikiy_chaynyy_put.html (дата обращения: 19.07.2025).

Активно развивается проходящий через Запад Монголии участок международной автомагистрали АН-4¹.

3. Теоретические подходы к трансграничной коммуникации внутри этносов

Современная российская наука по большей части сосредоточена на исследовании трансграничных этносов, проживающих в Российской Федерации, Монголии и Китая. В этом плане граница с Монголией является одной из старейших российских границ, пересекающих высоко интегрированные этнокультурные пространства.

Профильные исследователи называют рассеянное государственной границей единое этнокультурное пространство этнокультурным трансграничным регионом (ЭТГР) [Кучинская 2011: 301]. К факторам поддержания контактов в ЭТГР относят отсутствие в пограничной зоне естественных природных рубежей (и сходство природных условий как следствие), нарастание экономической глобализации, сходную социально-экономическую структуру, примерно одинаковый уровень модернизации, симметричность параметров экономического развития трансграничных регионов, их расположение на линиях экономического взаимодействия и транспортных коридоров, имеющих международное значение, отсутствие территориальных претензий². Вместе с тем коммуникацию затрудняют (или делают ее проблемной для двух государств) низкая плотность населения и высокая дисперсность расселения, низкая плотность транспортной сети, чрезмерная «прозрачность» границы. Помимо этого, важно помнить, что зачастую трансграничные регионы с проживанием одного и того же народа представляют собой очаги нестабильности, центры сосредоточения сецессионистских тенденций.

Используя теоретический опыт в контексте монголо-российской границы, можно выделить такие ЭТГР, как «алтайско-казахский» (крайний западный участок границы), «тувинский» (западный участок), и «агинско-бурятский» (восточный участок). К причинам образования сразу нескольких ЭТГР на российско-монгольской границе можно отнести такие факторы, как:

1) формирование большей части границы в XVII–XIX вв. как границы между Российской Империей и Империей Цин в районах с некогда сильными самостоятельными державами (Сибирское ханство, государство Алтан-Хана, Джунгарское ханство и т. д.) и большим числом «двоеданцев» и «троеданцев», зависимых от нескольких региональных игроков одновременно [Цзян 2020: 21];

2) обилие социально-экономических потрясений и процессов, спровоцировавших миграцию отдельных этносов: Гражданская война в России, коллективизация и т. д. [Нанзатов, Соднопилова 2017: 30];

3) кочевая и полукочевая трансграничная этническая среда, предполагавшая интенсивные перемещения ряда этнических групп;

¹ Кушхов Б. «Азия-Европа» и магистраль АН-4 выгоды для России 4.10.2023 [электронный ресурс] // Новое Восточное Обозрение. URL: <https://journal-neo.su/ru/2023/10/04/aziya-evropa-i-magistral-an-4-vygody-dlya-rossii-mongolii-i-kitaya/> (дата обращения: 16.07.2025).

² Влияние межэтнического взаимодействия на развитие трансграничного региона [электронный ресурс] // Институт степи Уральского отделения РАН // URL: <https://orensteppe.org/content/vliyanie-mezhetnicheskogo-vzaimodeystviya-na-razvitie-transgranichnogo-regiona> (дата обращения: 15.07.2025).

4) низкая плотность населения в приграничных районах;

5) фактор тувинской государственности в первой половине XX в., формирование которой затронуло не все тувинские кожууны [Смирнова, Блинова 2024: 293]. В это же время в силу продолжительного взаимодействия тувинцев с монголами имела место и проблема тувинской национальной идентичности, предполагавшей выбор между ориентацией на российское (советское) или на монгольское этнокультурное пространство [Садовой 2019: 152].

4. Наложение географии проектов Экономического коридора на российско-монгольские ЭТГР

Наиболее вероятные участки выхода континентальных магистралей к границе России и Монголии географически совпадают со следующими ЭТГР, выделяемыми по признаку наличия трансграничного этноса в качестве большинства или заметного меньшинства в прилегающих районах и сомонах двух стран:

– тувинцы составляют заметное меньшинство в населении сомона Давст Убсунурского аймака и абсолютное большинство в прилегающем к ним Овюрском кожууне Республики Тыва, заметное меньшинство в сомоне Тэс Завханского и сомоне Баянтэс Убсунурского аймака [Донгак, Чулуун 2015: 139] и абсолютное большинство в прилегающем к ним Эрзинском кожууне Республики Тыва, заметное меньшинство в приграничных сомонах Хубсугульского аймака;

– сомон Чулуунхороот Восточного аймака, один из районов проживания в Монголии хоринских бурятов, не граничит, но находится на незначительном удалении от Оловянниковского и Забайкальского районов и Агинского Бурятского округа Забайкальского края — территорий проживания агинских бурятов [Борноева 2008: 75];

– алтайские казахи составляют абсолютное большинство в населении всех сомонов Баян-Ульгийского аймака [Смирнова, Блинова 2024: 294] и большинство населения примыкающего к нему Кош-агачского района Республики Алтай [Ларина, Наумова 2008: 46];

– ряд народностей, наиболее этнически близких к российским тувинцам, проживают на территории Хубсугульского аймака Монголии, через который предполагается вести магистраль так называемого Северного коридора [Калихман, Калихман 2011: 73].

Таким образом, на маршрутах магистралей экономического коридора проживают такие трансграничные народности, как алтайские казахи, тувинцы, буряты (агинские и хори). Результаты географического наложения проектов магистралей на ЭТГР, необходимого для изучения влияния первых на обстановку во вторых, представляется уместным отобразить в виде таблицы (см. табл. 1).

5. Анализ возможного влияния проектов Экономического коридора на коммуникацию в среде трансграничных этносов

Прежде всего представляется уместным обобщить опыт, полученный при изучении ситуации в районах на российско-монгольской границе с уже существующими континентальными магистральями.

Так, фактор трансграничных этносов наименее ярко выражен именно в районе пересечения границы России и Монголии ныне существующей магистралью, модернизация которой должна образовать так называемый Центральный

коридор. Если до 80 % населения Кяхтинского района составляют выходцы из европейской части России, то сомон Алтанбулаг, равно как и соседствующий с ним город Сухэ-Батор, имеет весьма разнообразный этнический состав. Подобная ситуация возникла из-за пролежавшего через эти территории с XVIII в. по конец XIX в. «Великого чайного пути», который привел к значительному притоку людей из других районов двух стран в окрестности нынешнего «Центрального коридора» [Кириллова 2018: 10]. В это же время и железнодорожная линия в Монголию от станции Наушки полноценно функционирует с 1950-х гг.

Похожая ситуация наблюдается в районе пересечения государственной границей Восточного коридора. Пониженная доля трансграничных этносов на участке (до 90 % населения Борзинского района — русские) может быть вызвана, как и в случае с Центральным коридором, уже продолжительным существованием железнодорожной транспортной магистрали из Соловьевска до Чойбалсана (с 1939 г.).

Таким образом, развитие континентальных маршрутов в прошлом могло приводить к значительному снижению доли трансграничных этносов в районах их пролегания. В особенности это касается железнодорожных магистралей и существовавших до них континентальных торговых путей. Однако данное явление распространяется лишь на районы и сомоны, непосредственно находящиеся на границе, в то время как в большинстве прилегающих к ним единицам магистрали оказывают весьма низкое влияние на их этнический состав, который сохраняет в них все признаки ЭТГР. Вероятно, подобные изменения могут затронуть и Западный коридор, в частности сомон Баянтэс Завханского аймака и Эрзинский кожуун Республики Тыва.

Рост доступности российских товаров в приграничных монгольских сомонах из-за оптимизации логистики может привести к изменению привычек питания кочевого населения. Уникальность российско-монгольской границы заключается в том, что около трети населения монгольского приграничья ведут кочевой образ жизни [Жамьянова, Осодоев 2019: 71]. Популярность кочевого хозяйства может заметно снизиться из-за перехода местных жителей к оседлой деятельности, связанной с международными магистралями. Примечательно, что наименьшая доля приграничных кочевников наблюдается в сомонах, примыкающих к Центральному коридору (Трансмонгольской магистрали от станции Наушки). Подобная тенденция может негативно сказаться на сохранности отдельных традиций трансграничных народов.

Для получения более широкого представления о влиянии международных магистралей на ЭТГР требуется изучить ситуацию на границах других стран, через которые также весьма интенсивны трансконтинентальные перевозки. По мнению авторов, в качестве исследовательского материала по данной теме в достаточной степени подходит китайско-казахстанская граница и территории вокруг переходов Нур-Жолы – Хоргос и Достык – Алашанькоу. Данный выбор объясняется следующими критериями:

- 1) наличие ЭТГР с проживанием казахов и уйгуров по обе стороны от границы;
- 2) как минимум для одной стороны (КНР) народы ЭТГР являются национальным меньшинством (как и тувинцы, буряты и казахи для России);

Таблица 1. Наложение маршрутов перспективных магистралей на территории расселения трансграничных этнических групп
 [Table 1. Overlay of prospective highway routes on the territory of the settlement of cross-border ethnic groups]

Транспортно-инфраструктурные проекты	Маршрут	Районы, аймаки, через которые проходит магистраль	Ближайшие сомоны и районы на пересечении магистрально-российско-монгольской границы	Трансграничное население
Модернизация пограничного перехода Хандагайты – Боршоо	Переход Хандагайты – Боршоо	Убусунурский аймак, Республика Тыва	Сомон Давст Убусунурского аймака, Овьюрский кожуун Республики Тыва	Тувинцы (заметное меньшинство в сомоне Давст).
Западный коридор	От российско-монгольского перехода Цаган-Толгой – Арццуурь через Нарийнеухайт до монгольско-китайского перехода Шивээхурэн – Сэхээ	Завханский, Убусунурский, Гоби-Алтайский, Баянхонгорский, Южно-Гобийский аймаки	Сомон Тэс Завханского аймака, сомон Баянтэс Убусунурского аймака, Эрзинский кожуун Республики Тыва	Убусунурский и в меньшей степени Завханский аймаки – тувинцы
Центральный коридор	От российско-монгольского перехода Наушки – Сухэ-Батор через Улан-Батор и до монгольско-китайского перехода Замбын-Уд – Эрэн-Хото	Селенгйский, Дархан-Ульский, Центральный, Средне-Гобийский, Гоби-Сумбэрский и Восточно-Гобийский аймаки, город Улан-Батор, Республика Бурятия	Сомон Алтанбулаг Селенгйского аймака, Кяхтинский район Республики Бурятия при непосредственной близости Джидинского района Республики Бурятия	Буряты (в меньшинстве в прилегающих к переходу районах и сомонах), до 50 % населения Джидинского района Республики Бурятия
Восточный коридор	Российско-монгольский переход Соловьёвск – Эрэнцав через Чойбалсан к китайско-монгольскому переходу Бичигт – Зуунхатагч	Восточный и Сухэ-Баторский аймаки	Сомон Чулуунхороот Восточного аймака, Борзинский район Забайкальского края при непосредственной близости к Ононскому Забайкальскому Оловянинскому району, а также Агинскому Бурятскому округу	Сомон Чулуунхороот, Ононский, Оловянинковский, Забайкальский районы Забайкальского края и Агинский Бурятский округ Забайкальского края — основные районы проживания агинских бурят

Северный коридор	Вероятность реализации наиболее низкая, однако существует монгольский проект магистрали «Эрдэнэт – Овоот» с продлением до Арцуурь	Проходит по территории Хубсугульского, Орхонского и Завханского аймака	—	Хубсугульский аймак — один из районов проживания тувинцев в Монголии
Автомобильная магистраль АН-4	Кош-Агач – Цагаан-Нуур – Ульгий – Ховд — до Такешикена	Баян-Ульгийский и Кобдоский аймаки Монголии, Республика Алтай и Алтайский край	Кош-Агачский район Республики Алтай	Большинство сомонов Баян-Ульгийского аймака и Кош-Агачский район: большинство — алтайские казахи

3) логистически слабая зона, континентальный транзит через которую был запущен только в середине 2010-х гг., отсутствие интенсивных трансграничных экономических и транспортных связей до создания магистралей;

4) сопоставимый возраст имеющейся границы (не относится к новым пост-советским);

5) как и проекты «Экономического коридора», местные коммуникации призваны обслуживать грузооборот по большей части на маршруте Китай – Европа и, в меньшей степени, Китай – Россия;

6) относительно высокая степень изученности как транспортно-инфраструктурной, так и этнокультурной обстановки на границе;

7) ввод нового эмпирического материала в подобные исследования российского приграничья, помимо доминирующего в них анализа ЭТГР на российско-казахстанской границе.

Анализ ситуации в ЭТГР в районе Нур-Жолы – Хоргоса и Достык – Алашанькоу привел к выделению на эмпирическом материале целого ряда факторов влияния на них международных магистралей. Представляется уместным последовательно изложить каждый из них с наложением на ситуацию на границе России и Монголии.

- а – улучшение транспортной доступности и пассажирского сообщения:

Ключевым фактором развития коммуникации в ЭТГР является развитость трансграничной транспортно-инфраструктурной сети. Запуск континентальных железнодорожных маршрутов (исключительно грузовых) в ЭТГР привел к увеличению объема пассажирских перевозок (преимущественно автомобильных). Таким образом, рост объема международных грузовых перевозок через российско-монгольскую границу может привести к интенсификации пассажирского сообщения;

- б – создание новых объектов и предприятий внешними акторами, ввоз специалистов другого этноцивилизационного происхождения:

В 2012 г., еще на начальном этапе стремительного роста евразийского транзита, при пограничном переходе Нур-Жолы – Хоргос была открыта трансграничная зона свободной торговли (ЗСТ). В силу международного характера перехода и провозимых через него грузов ЗСТ не вводит ограничения для пребывания или работы на ней граждан третьих стран. При этом исследователи китайско-казахстанского трансграничья, равно как и местные жители, отмечают, что международные коммуникации не привели к росту числа китайцев, проживающих или работающих в казахстанском Хоргосе и Достыке, и во всей Жетысуйской области¹. Вместе с тем с китайской стороны население Хоргоса возросло в три раза за счет непостоянно проживающих в нем выходцев из центрального Китая (по большей части это ханьцы). Такую же закономерность демонстрирует и анализ российско-монгольской границы у уже существующих железнодорожных переходов, который свидетельствует о значительном приросте в них доли русского населения с российской и халха-монгольского с монгольской границы параллельно с ростом грузооборота и сопутствующего коммерческого сектора. В связи с этим вероятно предположить, что доля трансграничных народов в насе-

¹ О том, как казахстанцы живут в приграничных районах с Китаем. 31.03.2018 [электронный ресурс] // WEproject.media. URL: <https://weproject.media/articles/detail/otom-kak-kazakhstanstansy-zhivut-v-prigranichnykh-rayonakh-s-kitaem/> (дата обращения: 4.07.2025).

лении прилегающих к переходу Цаган-Толгой – Арцсуурь значительно снизится за счет притока в них определенного числа новых жителей из других регионов России и Монголии, при этом особенно сильно может поменяться ситуация с российской стороны как более сильной в экономическом плане;

- в – изменение режима границы, модернизация переходов:

В силу увеличения загруженности пограничного перехода Нур-Жолы – Хоргос после создания на нем сначала хаба континентальной железнодорожной магистрали, а потом и ЗСТ стороны произвели его комплексную модернизацию, значительно ускорившую скорость его прохождения не только грузовым, но и пассажирским транспортом. Все это привело к учащению поездок к родственникам, живущим по другую сторону от границы, на учебу и работу в ближайшие крупные города КНР и Казахстана. С развитием магистралей Экономического коридора для жителей Убсунурского и Завханского аймака, к примеру, такие российские города, как Кызыл, Барнаул, Новокузнецк и Горно-Алтайск, окажутся логистически ближе.

Вместе с тем с ростом экономического и политического значения китайско-казахстанской границы был усилен и режим ее охраны, значительно снизивший число переходов вне официальных пунктов (по месту жительства переходящих). Этот нюанс может оказаться особенно чувствительным для выходцев из трансграничных районов, живущих в Эрзинском кожууне Республики Тыва и Убсунурском аймаке Монголии, многие из которых по-прежнему сохраняют родственные связи с лицами, проживающими по другую сторону от государственной границы [Ойдуп, Кылыгдай 2019: 30]. По этой причине на этом участке наблюдается самое большое число незаконных пересечений границы России и Монголии. Проведение в этих местах железнодорожной магистрали континентального значения может привести к ограничению подобных переходов, что негативно скажется на интенсивности контактов в среде трансграничных народов, в особенности родственников, живущих в удалении от пограничных переходов. Однако подобная ситуация может также привести и к концентрации выходцев из трансграничных этносов в ближайших к магистрали населенных пунктах, что лишь позитивно скажется на их материальном благосостоянии и создаст дополнительные возможности для активизации взаимодействий в этнической среде;

- г – улучшение благосостояния местного населения:

Анализ границы Казахстана и КНР показал неизбежность роста благосостояния в среде трансграничных народов. Развитие партнерства Монголии с ЕАЭС, связанное со снижением или полной отменой таможенных пошлин, может привести к активизации трансграничной торговли на трансграничных переходах, модернизированных под нужды магистралей экономического коридора. В силу высокого уровня безработицы в Тыве и низкого уровня жизни в ее районах, прилегающих к перспективным переходам Цаган-Тологой / Арцсуурь и Хандагайты / Оршоо, с высокой вероятностью может возрасти интенсивность челночной торговли. Именно подобная ситуация ранее возникла вокруг пограничных переходов между КНР и Казахстаном. Большое количество рабочих мест для местных жителей, ожидаемо, будет создано на объектах железнодорожной инфраструктуры. Это весьма важное обстоятельство в силу того, что российская Республика Тыва, а также монгольский аймак Увс имеют наибольший уровень

безработицы из всех приграничных регионов своих стран¹. Улучшение благосостояния в прилегающих к магистралям Экономического коридора районах России и Монголии позволит сократить миграцию из них: в крупнейшие города регионов с российской стороны и в Улан-Батор — с монгольской стороны. Это обстоятельство позитивно скажется на сохранении культуры и языков трансграничных народностей. Миграция в крупные города неизбежно приводит к ослаблению этнокультурных и языковых традиций в национальной среде, разрыву родовых связей. В частности, согласно Атласу российского приграничья, российская Тыва и монгольский Увс являются лидерами в своих странах по миграционной убыли населения из всех приграничных регионов². Предполагается, что континентальный транзит способен снизить миграционный отток в прилегающих регионах.

Другой стороной роста благосостояния местного населения станет общий рост экономических показателей прилегающих регионов и районов. Так, валовой региональный продукт Хоргоса, расположенного на китайско-казахстанской границе, в 2022 г. достиг 20,835 млрд юаней (2,86 млрд долл. США), что в 15,5 раз больше, чем в год запуска международного коридора (2013)³. Подобный прорыв был обеспечен во многом за счет создания в городе предприятий, ориентированных на рынок соседнего Казахстана. Значительные изменения произошли и по другую сторону от таможни. В частности в 2024 г. ближайший к пограничному переходу крупный город Жетыген был значительно увеличен за счет присоединения ряда населенных пунктов и переименован в Алатау⁴. В этом же году было объявлено о создании в нем крупной Свободной экономической зоны.

Вместе с тем при оценке экономического эффекта нужно учитывать значительный разрыв в объеме экономик Китая и России, а также Казахстана и Монголии. Примечателен и фактор увеличения числа альтернативных маршрутов — на момент открытия движения по западному и восточному железнодорожным коридорам, связывающих Китай с Европой магистралей будет уже шесть (восемь в случае более раннего завершения строительных работ по магистрали Китай – Кыргызстан – Узбекистан и Китай – Казахстан через Бугат). Хоргос в свою очередь был лишь третьим подобным коридором, лежащим на кратчайшей дороге в рамках маршрута «Китай – Европа». Помимо этого, в настоящее время Хоргос является вторым крупнейшим сухопутным портом в мире [Curtis, Klaus 2024: 68]. Тем не менее в монголо-российском приграничье живет значительно меньше людей, нежели на границе КНР и Казахстана (разрыв в плотности населения почти троекратный);

¹ Глава 3. Уровень жизни. 3.1. Социально-экономическая ситуация и диспропорции развития // Атлас российского приграничья. 2018. URL: <https://tsamsonov.github.io/borderlands/qual.html> (дата обращения: 14.07.2025).

² Глава 3. Уровень жизни. 3.1. Социально-экономическая ситуация и диспропорции развития [электронный ресурс] // Атлас российского приграничья. 2018. URL: <https://tsamsonov.github.io/borderlands/qual.html> (дата обращения: 14.07.2025).

³ Бывшая почтовая станция Хоргос стала глобальным городом. 14.09.2023 [электронный ресурс] // Жэньминь Жибао онлайн. Экономика. URL: <https://russian.people.com.cn/n3/2023/0914/c31518-20072112.html> (дата обращения: 16.07.2025).

⁴ Абдирайым К. Проект нового города Алатау представили на инвестфоруме в Алматы. 10 июля 2025 г. [электронный ресурс] // Inform.kz. URL: <https://www.inform.kz/ru/proekt-novogo-goroda-alatau-predstavili-na-investforume-v-almati-63e17c> (дата обращения: 29.07.2025).

• д – усиление внимания к сепаратистским движениям в среде трансграничных народов:

Комплексное ужесточение надзора КНР над этнической и религиозной обстановкой в Синьцзяне, до половины населения которого составляют уйгуры, хронологически совпал с активизацией работы в КНР над созданием международных транспортных коридоров, равно как и с резким ростом нагрузки на пограничные переходы с Казахстаном. Подобные ужесточения отмечаются некоторыми экспертами и относительно самих Хоргоса и Алашаньюку [Grant 2019: 69]. При этом отсутствуют сведения о росте сепаратистских настроений в Достыке и Алашаньюку: несмотря на расширение возможностей коммуникации в трансграничной этнической среде, вызванное магистралями, улучшение экономического благосостояния не только не привело к их росту, но и значительно снизило эмиграцию местных казахов в Казахстан [Dalekhan 2018: 598];

• е – рост числа туристов:

С развитием китайско-казахстанских магистралей был отмечен прирост туристического потока в трансграничные районы, что позволило «коммерциализировать» национальную культуру местных казахов и уйгуров, создав тем самым дополнительные мотивации для ее сохранения. В Хоргосе ежегодно проводится фестиваль культуры и туризма народов Средней Азии, служащий качественной площадкой для поддержания контактов и связей между представителями трансграничных народов¹.

6. Заключение

Таким образом, анализ возможного влияния проектов экономического коридора на благополучие трансграничных этносов и их внутреннюю коммуникацию на примере существующих российско-монгольских магистралей и новых аналогичных проектов на границе КНР и Казахстана привел к получению следующих выводов.

1. Реализация проекта Западного коридора может привести к сокращению доли трансграничных этносов в сомоне Баянтэс Завханского аймака Монголии и Эрзинском кожууне Республики Тыва РФ. Примечательно, что подобное возможно даже в случае отсутствия на границе железнодорожного пассажирского перехода. Вместе с тем подобный фактор распространится лишь на самые близкие к границе населенные пункты и практически не отразится на других районах, лежащих на пути новой магистрали.

2. В прилегающих к новым магистралям и границе двух стран территориях может сократиться доля кочевого населения. С одной стороны, это навредит кочевому хозяйству как важному элементу культуры большинства трансграничных народов. С другой — снижение числа кочевников может быть вызвано волной переезда в поисках рабочих мест на самом «Коридоре», что приведет к увеличению плотности населения в ЭТГР и поможет в интенсификации контактов внутри него.

3. Такой же позитивный эффект может возникнуть и от ужесточения охраны границы двух стран в результате усиления значения трансграничного транзита.

¹ В Хоргосе началась неделя культурных обменов между Китаем и Казахстаном. 18.09.2024 [электронный ресурс] // Синьхуа новости. URL: <https://russian.news.cn/2024/0918/11c48a19def444f38a3620376b028f34/c.html> (дата обращения: 19.07.2025).

Однако изменение режима границы негативно скажется на интенсивности переходов к родственникам вне установленных пунктов.

4. Рост международных грузовых перевозок по новым коридорам неизбежно приведет к увеличению интенсивности пассажирского потока через границу России и Монголии, улучшению условий перехода границы в том числе и для выходцев из трансграничных народностей.

5. При этом реализация транспортно-инфраструктурных проектов, скорее всего, не приведет к изменению показателей миграции представителей трансграничных этносов и не спровоцирует «волны» переездов на ПМЖ в соседнюю страну.

6. Создание международных магистралей улучшит благосостояние в среде трансграничных этносов из-за создания новых рабочих мест, возникновения торговых, туристических, сортировочных, упаковочных и других предприятий. С учетом повышенного уровня безработицы в прилегающих к границе регионах России и Монголии, это может привести к сокращению миграции представителей трансграничных этносов в региональные центры или другие крупные города в стране своей гражданской принадлежности, что видится благоприятным фактором для сохранения их численности.

7. Проекты Экономического коридора не приведут к росту сепаратистских настроений в среде трансграничных районов.

Литература

- Бабаев, Лузянин 2024 — *Бабаев К. В., Лузянин С. Г.* Поворот на Восток: Восточноазиатский вектор России (2014–2024) / отв. ред. С. А. Караганов. М.: РАН, 2024. 256 с.
- Бороноева 2008 — *Бороноева Т. В.* Буряты Монголии: социальная память и идентичность // *Власть*. 2008. № 8. С. 74–78.
- Дондоков 2024 — *Дондоков З. Б.-Д.* Экономический коридор Китай-Монголия-Россия: проблемы и перспективы регионального и приграничного сотрудничества // *Фундаментальные исследования*. 2024. № 10. С. 16–20.
- Дондоков, Намжилова 2022 — *Дондоков З. Б.-Д., Намжилова В. О.* Экономический коридор Китай – Монголия – Россия: выстраивание инфраструктурной связанности в условиях глобальных вызовов // *ЭКО*. 2022. № 12(582). С. 52–71.
- Донгак, Чулуун 2015 — *Донгак А. С., Чулуун С.* Этнокультурные контакты народов Саяно-Алтая и Западной Монголии // *Новые исследования Тувы*. 2015. № 1. С. 136–145.

References

- Babaev K. V., Luzyanin S. G. Turn to the East: Russia's East Asian Vector (2014–2024). S. Karaganov (ed.). Moscow: Russian Academy of Sciences, 2024. 256 p. (In Russ.)
- Boronoeva T. V. Buryats of Mongolia: Social Memory and Identity. *Vlast*. 2008. No. 8. Pp. 74–78. (In Russ.)
- Dondokov Z. B.-D. China-Mongolia-Russia Economic Corridor: Problems and Prospects of Regional and Cross-Border Cooperation. *Fundamental Research*. 2024. No. 10. Pp. 16–20. (In Russ.)
- Dondokov Z. B.-D., Namzhilova V. O. The China-Mongolia-Russia Economic Corridor: Building Infrastructure Connectivity in the Face of Global Challenges. *EKO*. 2022. No. 12(582). Pp. 52–71. (In Russ.)
- Dongak A. S., Chuluun S. Ethnocultural Contacts of the Peoples of Sayan-Altai and Western Mongolia. *The New Researches of Tuva*. 2015. No. 1. Pp. 36–145. (In Russ.)

- Жамьянова, Осодоев 2019 — *Жамьянова . Б., Осодоев П. В.* Демографический потенциал российско-монгольского приграничья в рамках экономического коридора Россия-Монголия-Китай // *Успехи современного естествознания*. 2019. № 11. С. 70–75.
- Железняков 2016 — *Железняков А. С.* Монгольская цивилизация: история и современность. Теоретическое обоснование атласа. М.: Весь мир, 2016. 288 с.
- Железняков, Чулуунбаатар 2023 — *Железняков А. С., Чулуунбаатар Г.* Россия и Монголия в цивилизационной и геополитической парадигмах развития Центральной Евразии // *Вестник Российского университета Дружбы народов*. Серия: Социология. 2023. № 3. С. 612–621.
- Калихман, Калихман 2011 — *Калихман Т. П., Калихман А. Д.* Саянский перекресток как трансграничный объект всемирного природно-культурного наследия // *Известия Русского географического общества*. 2011. № 143(1). С. 72–81.
- Кириллова 2018 — *Кириллова С. В.* Становление и развитие международной торговли России в Забайкалье в XVII–XVIII вв. // *Известия Иркутского государственного университета*. Серия: История. 2018. Т. 24. С. 6–17.
- Кучинская 2011 — *Кучинская Т. Н.* Трансграничный регион как форма социокультурного пространства в поисках когнитивной модели исследования // *Современные проблемы науки и образования*. 2011. № 6. С. 297–306.
- Кылгыдай, Соян 2022 — *Кылгыдай А. Ч., Соян Ш. Ч.* О возможностях развития Тывы как приграничного региона // *Экономика. Профессия. Бизнес*. 2022. № 3. С. 69–73.
- Ларина, Наумова 2008 — *Ларина Е. И., Наумова О. Б.* Кош-агачские казахи-мигранты // *Вестник Евразии*. 2008. № 2. С. 44–65.
- Zham'yanova Yu. B., Osodoev P. V. Demographic Potential of the Russian-Mongolian Borderland within the Framework of the Russia-Mongolia-China Economic Corridor. *Advances in Current Natural Science*. 2019. No. 11. Pp. 70–75. (In Russ.)
- Zheleznyakov A. S. Mongolian Civilization: History and Modernity. Theoretical Substantiation of the Atlas. Moscow: Publishing House "The Whole World", 2016. 288 p. (In Russ.)
- Zheleznyakov A. S., Chuluunbaatar G. Russia and Mongolia in the Civilizational and Geopolitical Paradigms of the Development of Central Eurasia. *RUDN Journal of Sociology*. 2023. No. 3. Pp. 612–621. (In Russ.)
- Kalikhman T. P., Kalikhman A. D. Sayan Crossroads as a Transboundary Object of World Natural and Cultural Heritage. *Bulletin of the Russian Geographical Society*. 2011. No. 143(1). Pp. 72–81. (In Russ.)
- Kirillova S. V Formation and Development of Russia's International Trade in Transbaikalia in the 17th-18th Centuries. *The Bulletin of Irkutsk State University. Series: History*. 2018. Vol. 24. Pp. 6–17. (In Russ.)
- Kuchinskaya T. N. Cross-Border Region as a Form of Socio-Cultural Space in Search of a Cognitive Research Model. *Modern Problems of Science and Education*. 2011. No. 6. Pp. 297–306. (In Russ.)
- Kylgidai A. Ch., Soyansh. Ch. On the Possibilities of Development of Tuva as a Border Region. *Economics Profession Business*. 2022. No. 3. Pp. 69–73. (In Russ.)
- Larina E. I., Naumova O. B. Kosh-Agach Kazakh Migrants. *Acta Eurasica*. 2008. No. 2. Pp. 44–65. (In Russ.)

- Лузянин 2021 — *Лузянин С. Г.* Россия – Монголия – Китай: исторические и современные трансформации // *Восток / Oriens*. 2021. № 5. С. 141–152.
- Нанзатов, Содномпилова 2017 — *Нанзатов Б. З., Содномпилова М. М.* Агинские буряты в XIX в.: Этнический состав и расселение // *Вестник Бурятского научного центра СО РАН*. 2017. Т. 26. № 2. С. 28–35.
- Ойдуп, Кылгыдай 2019 — *Ойдуп Т. М., Кылгыдай А. Ч.* Тувинско-монгольское приграничье: динамика межэтнических связей // *Природные ресурсы, среда и общество*. 2019. № 3(3). С. 29–33.
- Программа 2016 — Программа создания Экономического коридора Россия – Монголия – Китай. Ташкент, 2016. 10 с.
- Садовой 2019 — *Садовой А. Н.* Национальная политика России в трансграничных зонах. Этнические аспекты исследования социальных технологий // *Вестник Томского государственного университета*. 2019. № 442. С. 145–156.
- Смирнова, Блинова 2024 — *Смирнова Т. Б., Блинова А. Н.* Этнодемографические процессы в приграничных регионах Азиатской России в новых условиях поворота на Восток // *Журнал фронтальных исследований*. 2024. № 3. С. 281–300.
- Цзян 2020 — *Цзян И.* История вопроса о китайско-российской границе и значение его решения для укрепления межгосударственных отношений России и Китая // *Мир русскоговорящих стран*. 2020. № 3(5). С. 18–36.
- Curtis, Klaus 2024 — *Curtis S., Klaus I.* The Belt and Road City: Geopolitics, Urbanization, and China's Search for a New International Order (= Город Пояса и Пути: геополитика, урбанизация и поиск Китаем нового мирового порядка). New Haven; London: Yale University Press, 2024. 73 p.
- Luzyanin S. G. Russia-Mongolia-China: Historical and Modern Transformations. *Vostok / Oriens*. 2021. No. 5. Pp. 141–152. (In Russ.)
- Nanzatov B. Z., Sodnompilova M. M. Agin Buryats in the 19th Century: Ethnic Composition and Settlement. *Bulletin of the Buryat Scientific Center (SB RAS)*. 2017. Vol. 26. No. 2. Pp. 28–35. (In Russ.)
- Oydup T. M., Kylgyday A. Ch. Tuvan-Mongolian Borderland: Dynamics of Inter-ethnic Ties. *Natural Resources, Environment and Society*. 2019. No. 3(3). Pp. 29–33. (In Russ.)
- Program for the creation of the Russia-Mongolia-China Economic Corridor. Tashkent, 2016. 10 p. (In Russ.)
- Sadovoy A. N. National Policy of Russia in Cross-border Zones. Ethnic Aspects of the Study of Social Technologies. *Tomsk State University Journal*. 2019. No. 442. Pp. 145–156. (In Russ.)
- Smirnova T. B., Blinova A. N. Ethnodemographic Processes in the Border Regions of Asian Russia in the New Conditions of the Turn to the East. *Journal of Frontier Studies*. 2024. No. 3. Pp. 281–300. (In Russ.)
- Jiang Y. The History of the Sino-Russian Border Issue and the Significance of Its Solution for Strengthening Interstate Relations between Russia and China. *World of Russian-Speaking Countries*. 2020. No. 3(5). Pp. 18–36. (In Russ.)
- Curtis S., Klaus I. The Belt and Road City: Geopolitics, Urbanization, and China's Search for a New International Order. New Haven and London: Yale University Press. 2024. 73 p. (In Eng.)

- Dalekhan 2018 — *Dalekhan A.* Return migration issues in Kazakh-Chinese relations: Mobility and immobility in migration of Kazakh diaspora in China (= Фактор обратной миграции в отношениях КНР и Казахстана: повышение и понижение миграционной динамики казахской диаспоры в Китае) // *Opcción.* 2018. Vol. 34. № 85. Pp. 582–604.
- Grant 2019 — *Grant A.* Crossing Khorgos: Soft power, security, and suspect loyalties at the Sino-Kazakh boundary (= Пересекая Хоргос: мягкая сила, безопасность и подозрения в нелояльности на китайско-казахстанской границе) // *Political Geography.* 2019. № 76. Pp. 61–83.
- Dalekhan A. Return Migration Issues in Kazakh-Chinese Relations: Mobility and Immobility in Migration of Kazakh Diaspora in China. *Opcción.* 2018. Vol. 34. No. 85. Pp. 582-604. (In Eng.)
- Grant A. Crossing Khorgos: Soft Power, Security, and Suspect Loyalties at the Sino-Kazakh Boundary. *Political Geography.* 2019. № 76. (In Eng.)