

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

Vol. 18, Is. 1, pp. 8–28, 2026
DOI: 10.22162/2500-1523-2026-1-8-28

МОНГОЛОВЕДИЕ

(Монгол судлал)
(Mongolian Studies)

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

ВСЕОБЩАЯ ИСТОРИЯ



УДК / UDC 913.1/913.8

Социально-экономическая трансформация в первой половине XX в. как основа современного развития Автономного района Внутренняя Монголия КНР

*Тумун Ширавович Рыгзынов¹,
Валентин Сергеевич Батомункуев²,
Дамдин Доржиевич Бадараев³,
Алексей Маланович Бадонов⁴*

Socio-Economic Transformations in the First Half of the 20th Century as the Foundation of the Modern Development of the Inner Mongolia Autonomous Region, PRC

*Tumun Sh. Rygzynov¹,
Valentin S. Batomunkuev²,
Damdin D. Badaraev³,
Alexey M. Badonov⁴*

¹ Байкальский институт природопользования СО РАН (д. 6, ул. Сахьяновой, 670047 Улан-Удэ, Российская Федерация)

¹ Baikal Institute of Nature Management of the Siberian Branch of the RAS (6, Sakhyanova St., 670047 Ulan-Ude, Russian Federation)

кандидат географических наук, научный сотрудник

Cand. Sc. (Geography), Research Associate

 0000-0003-3783-8985. E-mail: tumun[at]binm.ru

² Байкальский институт природопользования СО РАН (д. 6, ул. Сахьяновой, 670047 Улан-Удэ, Российская Федерация)

² Baikal Institute of Nature Management of the Siberian Branch of the RAS (6, Sakhyanova St., 670047 Ulan-Ude, Russian Federation)

кандидат географических наук, ведущий научный сотрудник

Cand. Sc. (Geography), Leading Research Associate

 0000-0001-9477-0652. E-mail: bvalentins[at]yandex.ru

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

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

доктор социологических наук, директор, ведущий научный сотрудник

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

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

⁴ Бурятский государственный университет им. Доржи Банзарова (д. 24а, ул. Смолина, 670000 Улан-Удэ, Российская Федерация)

кандидат социологических наук, доцент

⁴ Dorzhi Banzarov Buryat State University (24a, Smolin St., 670000 Ulan-Ude, Russian Federation)

Cand. Sc. (Sociology), Associate Professor

 0000-0002-9669-9893. E-mail: badonov[at]mail.ru

© КалмНЦ РАН, 2026

© KalmSC RAS, 2026

© Рыгзынов Т. Ш., Батомункуев В. С., Бадараев Д. Д., Бадонов А. М., 2026

© Rygzynov T. Sh., Batomunkuev V. S., Badaraev D. D., Badonov A. M., 2026

Аннотация. *Введение.* Территория Внутренней Монголии в первой половине XX в. оказалась в самой гуще политических и экономических событий, претерпела целый ряд административно-территориальных преобразований, социально-экономические эффекты от которых наблюдаются до сих пор, что, безусловно, представляет высокий научный интерес для междисциплинарных исследований. Современная Внутренняя Монголия — это территория с уникальными этнокультурными, природно-ресурсными характеристиками, промышленным и сельскохозяйственным потенциалом. Основа такой уникальности складывалась под влиянием множества внешних и внутренних факторов в первой половине XX в. *Цель* данной статьи — анализ этих факторов как предпосылок современного экономико-географического положения Автономного района Внутренняя Монголия. *Материалы и методы.* В статье проанализированы исторические текстовые и картографические материалы, в которых содержатся новые данные о явлениях и процессах, происходивших во Внутренней Монголии в первой половине XX в., о формировании хозяйственного уклада территории и исторических предпосылках современного социально-экономического развития территорий и возникновения проектов новых глобальных (крупных) инфраструктурных проектов. Междисциплинарный подход на основе синтеза научных знаний является актуальным для решения поставленных научных задач в изучении данного региона. Комбинирование географических, исторических методов и источниковедческого анализа позволило раскрыть особенности территориальной структуры хозяйства и связей между ее подсистемами. *Результаты.* К числу внешних и внутренних факторов, оказавших влияние на развитие Внутренней Монголии в первой половине XX в., необходимо отнести трансформацию природы и общества на фоне динамичных внутренних и внешних политических процессов, реализацию крупных инфраструктурных проектов и активное хозяйственное освоение территории, изменение административных границ, формирование новых административно-территориальных образований с сопутствующими миграционными и этнокультурными процессами.

Благодарность. Исследование выполнено в рамках государственных заданий Байкальского института природопользования СО РАН (номер госрегистрации: 12602117027-6) и Института монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН (номер госрегистрации: 125091010220-3).

Ключевые слова: Внутренняя Монголия, Автономный район Внутренняя Монголия КНР, Китайско-Восточная железная дорога, социально-экономические трансформации

Для цитирования: Рыгзынов Т. Ш., Батомункуев В. С., Бадараев Д. Д., Бадонов А. М. Социально-экономические трансформации в первой половине XX в. как основа современного развития Автономного района Внутренняя Монголия КНР // Монголоведение. 2026. Т. 18. № 1. С. 8–28. DOI: 10.22162/2500-1523-2026-1-8-28

Abstract. Introduction. In the first half of the 20th century, the territory of Inner Mongolia found itself in the thick of political and economic events and underwent a series of administrative-territorial transformations. The socio-economic effects of these transformations are still observable today, which undoubtedly represents high scientific interest for interdisciplinary research. Modern Inner Mongolia is a territory with unique ethno-cultural and natural-resource combinations, as well as industrial and agricultural features. The foundations of this were shaped by a multitude of external and internal factors in the first half of the 20th century. The goal of this article is an analysis of these factors as the prerequisites for the current economic-geographical position of the Inner Mongolia Autonomous Region. *Materials and methods.* The analysis of historical textual and cartographic materials that include new data on the processes that took place in Inner Mongolia in the first half of the 20th century are analysed in the article, on the formation of the territory's economic structure, and on the historical prerequisites for the modern socio-economic development of the region and the emergence of new large-scale (global) infrastructure projects. An interdisciplinary approach based on the synthesis of scientific knowledge is relevant for addressing the research objectives in the study of this region. The combination of geographical and historical methods with source analysis has made it possible to reveal the features of the territorial economic structure and the relationships between its subsystems. *Results.* Among the external and internal factors that influenced the development of Inner Mongolia in the first half of the 20th century, it is necessary to include the transformation of nature and society against the backdrop of dynamic internal and external political processes, the implementation of major infrastructure projects and the active economic development of the territory, changes in administrative boundaries, and the formation of new administrative-territorial entities accompanied by related migration and ethno-cultural processes.

Keywords: Inner Mongolia, Inner Mongolia Autonomous Region of the People's Republic of China (IMAR), Chinese Eastern Railway (CER), socio-economic transformations

Acknowledgements. The research was funded under state assignments: Baikal Institute of Nature Management, SB RAS (No. 126021117027-6); Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, SB RAS (No. 125091010220-3).

For citation: Rygzynov T. Sh., Batomunkuev V. S., Badaraev D. D., Badonov A. M. Socio-Economic Transformations in the first half of the 20th Century as the Foundation of the Modern Development of the Inner Mongolia Autonomous Region, PRC. *Mongolian Studies (Elista)*. 2026. Vol. 18. Is. 1. Pp. 8–28. (In Russ.). DOI: 10.22162/2500-1523-2026-1-8-28

1. Введение

Актуальность данного исследования обусловлена необходимостью комплексного изучения исторических предпосылок современного социально-экономического развития Автономного района Внутренняя Монголия (АРВМ) Китайской Народной Республики (КНР). Особую значимость приобретает анализ трансформационных процессов в первой половине XX в., оказавших долговременное влияние на территориальную организацию хозяйства и административно-территориальное устройство региона.

В силу высокой актуальности изучения исторических предпосылок современного развития Внутренней Монголии целью настоящего исследования стало выявление пространственно-временной динамики ее административно-территориальных и социально-экономических трансформаций под влиянием внутренних и внешних факторов в первой половине XX в. Анализ проводится на основе сопоставления разновременных текстовых и картографических источников.

Для достижения поставленной цели сформулированы следующие задачи исследования: проанализировать текстовые и картографические материалы как источники исторической информации об административно-территориальном устройстве маньчжуро-монгольского региона; выявить внешние геополитические факторы и внутренние политико-административные процессы, определившие трансформацию региона в первой половине XX в.; изучить изменения административно-территориального деления Внутренней Монголии, включая динамику границ, номенклатуру топонимов и взаимоотношения между этническими и социальными группами; оценить влияние инфраструктурных проектов — прежде всего строительства железных дорог — на хозяйственное освоение территории; определить долговременные последствия исторических изменений для современной территориальной структуры хозяйства АРВМ КНР.

К внешним факторам следует относить геополитическую игру ведущих мировых стран на территории Китая в первой половине XX в. В нашем исследовании это противостояние рассмотрено через призму реализации крупных инфраструктурных проектов, эффект мультипликации которых повлиял на все аспекты жизнедеятельности в рассматриваемом регионе.

К внутренним факторам относятся политические процессы, происходившие после распада Цинской империи вплоть до образования КНР. Политико-административные реформы повлекли за собой изменение административно-территориального деления северо-востока Китая, в частности Внутренней Монголии, кардинально изменив «рисунок» национального расселения, а также хозяйственный уклад в некоторых частях Внутренней Монголии, оказав существенное давление на многовековую структуру монгольского общества и их автономию.

Ключевой ожидаемый результат исследования — подтверждение долговременного эффекта социально-экономических трансформаций в первой половине XX в. Под влиянием внутренних и внешних факторов эти процессы сформировали хозяйственный уклад Китая второй половины XX в. и предопределили современное экономическое развитие АРВМ. Результаты этой работы формируют научную основу для понимания предпосылок современного экономического развития АРВМ, могут быть использованы при разработке стратегий регионального развития, а также служат базой для междисциплинарных исследований и дальнейшего изучения социально-экономических процессов в трансграничных регионах.

2. Материалы и методы

Методологическая база исследования опирается на комплексный подход, сочетающий историко-географический анализ, сравнительно-географический метод (сопоставление разновременных данных), картографический метод (анализ генерализованной информации на картах), системный анализ (рассмотрение региона как сложной социально-экономической системы).

Междисциплинарный синтез сравнительно-географического, картографического, исторического методов и источниковедческий анализ позволили выявить социально-экономические трансформации на территории Внутренней Монголии и провести их оценку.

Анализ административно-территориальных преобразований и их социально-экономических последствий опирается на несколько взаимосвязанных тео-

ретических концепций. Теория фискального федерализма [Oates 1972; Tiebout 1956] рассматривает оптимальное распределение административных полномочий между различными уровнями власти с точки зрения эффективности предоставления публичных благ. В контексте Внутренней Монголии это позволяет проанализировать, как централизация управления в период провинциальных реформ 1928 г. повлияла на развитие территории.

Теория границ [Newman 2006] позволяет использовать инструментарий для анализа барьерных и контактных функций административных границ, что особенно актуально для изучения взаимодействия монгольских и китайских территорий в период колонизации.

Историко-географический подход, разработанный в отечественной науке [Баранский 1956; Медведев 1976], предлагает изучение территориальных комплексов в их динамике и взаимосвязи с природной средой. Этот подход позволяет рассматривать Внутреннюю Монголию как социально-экономическую систему, формирующуюся под влиянием как внутренних (природно-ресурсный потенциал, этнический состав), так и внешних (политические процессы, геополитическое соперничество) факторов.

Анализ существующих отечественных и зарубежных исторических источников различных периодов на первом этапе важен в исследовании предпосылок и динамики трансформационных социально-экономических процессов, происходивших в первой половине XX в. [Рыгзынов и др. 2022]. Картографические материалы также являются важным источником информации в полимасштабном исследовании пространственных характеристик обширных по площади территорий и присущих им исторических событий на разных географических уровнях: в системе мировых, субконтинентальных и региональных исторических, социально-экономических процессов. В качестве материалов исследования использовались текстовые и картографические источники для научного и практического познания изображенных на них объектов, явлений и процессов. Основными источниками для географического анализа стали: Карта Монголии 1914 г., составленная по данным бывшего уполномоченного в Монголии И. Я. Коростовца при участии В. Л. Котвича, в масштабе 80 верст в дюйме [Котвич, Коростовец 1914]; Карта Монголии 1925 г., изданная Коммерческой частью и экономическим бюро Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) под общим руководством В. И. Сурина (составители М. П. Андриевский, Н. Ю. Станкович, Л. А. Блашкевич), в масштабе 40 верст в дюйме [Сурин 1925]; Карта Монголии 1925 г., составленная М. В. Зайцевым [Зайцев 1925]. Использовались также материалы исследований региона начала XX в.: А. В. Маракуева [Маракуев 1927а; Маракуев 1927б], А. М. Позднеева [Позднеев 1896; Позднеев 1898], З. Л. Матусовского [Матусовский 1888], Б. Фрозе [Фрозе 1911], А. Хози [Hosie 1904], Й. Т. Матусака [Matsusaka 2001], Б. Эллеман [Elleman 2015]. Анализ источников позволил получить ценные сведения об административно-территориальном устройстве территории, территориальной организации хозяйства, социальных и экономических трансформациях вследствие реализации крупных инфраструктурных проектов (строительство железных дорог).

Сопоставление внутренних и внешних общественно-политических факторов с картографическими материалами и другими источниками экономико-географической информации позволило выявить пространственную и временную

динамику трансформационных процессов на национальном, региональном и местном уровнях.

На следующем этапе экономико-географического развития анализ территории включает в себя анализ важнейших подсистем территориальной структуры хозяйства. В первую очередь интерес представляли социально-экономические эффекты от строительства КВЖД, ее южной части Харбин – Далянь, а также Пекин – Калган – Суйюаньской железной дороги. Поскольку эффекты мультипликации от реализации этих инфраструктурных проектов затронули практически все аспекты жизнедеятельности в регионе, для полноценной оценки эффектов и выявления предпосылок современного развития были изучены остальные подсистемы территориальной структуры хозяйства: промышленное и сельскохозяйственное производство, расселение населения, природные ресурсы и инфраструктура, включая данные об обеспеченности, различных сочетаниях, степени территориальной концентрации, доступности ресурсов, особенности их географического положения.

3. Результаты

3.1. Административно-территориальные преобразования Внутренней Монголии в 1914–1955 гг.

Рассматриваемая нами территория в первой половине XX в. характеризуется обширными и динамичными политическими и социально-экономическими процессами и трансформациями.

В период 1914–1949 гг. Внутренняя Монголия претерпела целый ряд административно-территориальных преобразований, продиктованных сложной и неоднозначной государственной политикой, — от родового административно-территориального деления и создания полноценных китайских провинций до обретения широкой национальной автономии, закрепленной в конституции страны. Из всего массива исторической информации в рамках данного исследования важна информация об исторических предпосылках современного экономико-географического положения региона.

В 1914 г. на политической карте Китая появились 4 новых административно-территориальных образования — особые районы Жэхэ, Чахар, Суйюань и Нинся, изменившие традиционное преимущественно родовое административное деление территории Внутренней Монголии [Дудин 2024: 113]. В 1928 г. особые районы получили статус полноценных китайских провинций. Лишь с приходом к власти коммунистов на севере и северо-востоке страны в разгар гражданской войны 1947–1949 гг. Внутренняя Монголия «возвращается» как административно-территориальная единица, а вместе с этим формируется система управления национальными регионами, функционирующая и поныне [Богословский, Москалев 1984: 201, 232–234].

Прежде всего, следует выделить 4 основных временных отрезка (см. табл. 1, строка 1), выделенные в зависимости от изменения типа административного деления (строка 2). Для каждого этапа в табл. 1 отмечены характерные политические процессы (рост национально-освободительного движения, формирование марионеточных государств, военные противостояния и пограничные споры, упразднение автономии и включение в китайскую систему управления и т. д.). Выделены также некоторые территориальные процессы: изменение админи-

стративных границ, «перемешивание» монгольских хошунов с китайскими провинциями и уездами. Данная информация подчеркивает активное встраивание монгольских территорий в структуру нового китайского государства после падения Цинской империи (маньчжурской), появления новой республики и прихода к власти коммунистической партии Китая.

К первому временному отрезку до 1914 г. нами отнесен период под управлением Цинской империи. Территория была разделена на 49 хошунов, мелких княжеств, управляемых потомками Чингис-хана или его родственников [Маракуев 1927а: 36–38; Маракуев 1927б: 46–48; Фрозе 1911: 94]. Совокупность княжеств, связанных между собой родством или общим родоначальником, называлась аймаком. Желание центральной власти ослабить родоплеменные связи и преемственность власти привели к новой форме сеймов, случайных княжеских собраний и союзов, которые возникали по мере жизненной необходимости и которые не имели прочной политической связи, во главе их находились выборные князья, а не назначаемые по праву первородства. Сеймы назывались по имени местности, где с определенной периодичностью собиралась вся монгольская знать хошунов и где решались сеймовые дела: Чжерим, Шилин-Гол, Их-Чжу, Улан-Цаб, Чжоуда и Чжосоту [Маракуев 1927а: 35–47; Маракуев 1927б: 46–55; Фрозе 1911: 98].

Второй временной отрезок, отраженный в табл. 1, связан с распадом империи Цин, с Синхайской революцией и разделением Внутренней Монголии на так называемые «Территории трех особых районов Жэхэ, Чахара и Суйюаня» [Маракуев 1927а: 35]. Свержение цинской монархии ликвидировало систему вассальной зависимости монгольских князей от маньчжурского двора, которая определяла статус Монголии в составе Китая [Богословский, Москалев 1984: 26]. Особые районы были созданы после указа Президента Китайской республики 6 июля 1914 г. Это расширение снижало уровень автономности монгольских земель, а также ускоряло рост китайского населения.

Данный период насыщен событиями борьбы за власть, переходом влияния и контроля территории от одной политической и военной группы к другой (северо-китайские милитаристы, командующие гарнизонами и др.) [Богословский, Москалев 1984: 26]. Переход власти к военизированным группам различных генералов сопровождался активными территориальными процессами отчуждения монгольских земель и появления китайских округов (дао), появления переселенческих округов или их активного расширения [Маракуев 1927а: 36; Фрозе 1911: 112]. Отмеченное ранее активное заселение территорий китайским населением, названное в источниках как «китайская колонизация» [Фрозе 1911: 90–96; Маракуев 1927а: 36], является одним из самых острых социальных явлений этого периода. Процессы, происходившие в китайском обществе вследствие нехватки земель в южных провинциях, растущего социального и материального неравенства, сопровождалась захватом монгольских земель, ассимиляцией (китаизацией) монгольского населения, а также возникающими межнациональными конфликтами. Этническая вражда, отказ монголов в дальнейшей уступке своих земель переселенцам привели к погромам, грабежам, насилию и исходу некоторой части населения с ранее заселенных мест. Это стало предвестником переустройства системы местного самоуправления, нацеленной на ликвидацию национальной автономии, создание китайских уездов на основе ранее созданных переселенческих районов [Фрозе 1911: 106–113].

Таблица 1. Административно-территориальные преобразования бывшей провинции Суйюань
[Table 1. Administrative and territorial changes in the former Suiyuan Province]

Период	До 1914 г.	1914–1928 гг.	1928–1954 (1955) гг.	1954–1955 гг.
Административно-территориальное деление	Родовое деление	Особый район Суйюань	Провинция Суйюань	Автономный район
Политические процессы	Военное управление. Упразднение родового наследования титулов. Создание сеймов — временных княжеских союзов	Изменение старых границ с включением территорий китайских провинций, заселение монгольских земель китайским населением	Внешние политические процессы между Китаем, СССР и Японией. Внутренние процессы: борьба политических сил, создание марionеточных государств (Маньчжоу Го, Мэнцзян)	Появление монгольской автономии, создание новой системы административно-территориального деления
Ключевые события	Правление империи Цин	Синхайская революция, контроль военными группами, появление переселенческих округов	Национально-освободительные восстания, японская оккупация Внутренней Монголии, антияпонское движение, Гражданская война и победа Коммунистической партии Китая	Установление власти Коммунистической партии Китая. Ключевые социальные, экономические реформы, формирование современного административно-территориального деления
Территориальные процессы	Родовое деление, четкие границы монгольских земель	Колониальные процессы, захват монгольских земель, упразднение родового деления	Изменение территорий из-за военных конфликтов, появление монгольской автономии при поддержке Японии	Образование Автономного района Внутренней Монголии в составе КНР, административные реформы КНР

Составлено авторами по: [Богословский, Москалев 1984; Дулин 2024; Маракуев 1927а; Маракуев 1927б; Фрозе 1911].

Указанные общественные процессы в свою очередь оказывали влияние на весь хозяйственный уклад местного населения. Рост городов и поселков, сокращение или утрата пастбищ и увеличение посевных площадей приводили к исходу монгольского населения (онютов, туметов, чахаров, ордосских и алашаньских монголов) или к переходу к оседлому образу жизни и постепенному утрачиванию своих национальных черт. В случаях оседлого образа жизни монголы жили уже не в традиционных войлочных юртах, а в традиционных китайских жилищах — фанзах. При них имелись огороды, за которыми тянулись пашни. Кроме традиционных видов скота, монголы разводили домашних птиц и ослов. Во всем хошуне оседлыми пунктами также являлись монастыри [Сурин 1925; Зайцев 1925]. Для китайцев же был характерен тип расселения сравнительно большими группами по всему хошуну с характерными видами деятельности: торговлей, земледелием, огородничеством и стойловым скотоводством. Таким образом, первые оседлые поселения стали своеобразными пунктами роста китайского населения, создавшими предпосылки появления крупных городских округов в современном АРБМ [Рыгзинов, Батомункуев 2025: 185].

Третий временной отрезок продолжался с 1928 г. до 1947 г., на данной территории он являлся самым насыщенным политическими процессами периодом, тонкости которых невозможно раскрыть в рамках одной статьи. Не углубляясь в исследование и подробное описание политических процессов, можно выделить ужесточение китайской государственной системы управления с включением в нее монгольских и других национальных районов [Дудин 2024: 112; Богословский, Москалев 1984: 224–227; Маракуев 1927а: 36; Маракуев 1927б: 54].

Следует отметить период установления в Китае господства партии Гоминьдан, формирования чанкайшистской национальной доктрины с культом китайской нации и идеями ускоренной китаизации неханьских национальностей — доктрины, которая в конечном итоге потерпела провал [Богословский, Москалев 1984: 224–227]. В 1928 г. три особых района были преобразованы в провинции. Одновременно были созданы провинции Нинся и Цинхай с землями, населенными западными монголами. Внутри провинций была создана уездная система управления; аймачная и хошунная системы деления остались только в районах с монгольским населением. Основными целями этой административной реформы были предотвращение возможности единства монголов и создание условий для ханьской колонизации и ассимиляции монголов [Богословский, Москалев 1984: 78].

Рост освободительного движения и появление новых национальных автономий на фоне внутрикитайских политических противоречий привели к компромиссным решениям и появлению Внутренней Монголии на карте, упразднению провинции Суйюань и появлению АРБМ в будущем.

Четвертый период (1947–1955 гг.) связан с созданием Автономного района Внутренняя Монголия в пределах Китая. Иная национальная программа Коммунистической партии Китая и поддержка идей на самоопределение наций содействовали вовлечению неханьских народов в политическую борьбу и победу компартии в гражданской войне [Богословский, Москалев 1984: 231–234]. Аграрная реформа 1947–1948 гг., налоговая, денежная реформы и другие важные периоды развития КНР стали основой современной территориальной хозяйственной системы АРБМ.

В то же время рассматриваемая нами территория переживала пик геополитической борьбы между Россией, Японией и Китаем. Южно-маньчжурская железная дорога находилась под контролем Японии в результате Русско-японской войны. Период 1931–1934 гг. связан с оккупацией территории Маньчжурии, созданием государства Маньчжоу Го и строительством большого количества военных объектов [Лузянин 2001: 41–51; Penwell 2019]. Захват части Внутренней Монголии представлял для Японии исключительно важное значение в целях контроля над Пекин-Суйюаньской железной дорогой, выхода к границе с МНР и ее окружению, контроль над политикой монгольских князей [Богословский, Москалев 1984: 169–173; Лузянин 2001: 42; Matsusaka 2001: 365].

3.2. Железнодорожное строительство и трансформация территориальной структуры хозяйства

Описанные ранее ключевые события и процессы оказали значительное влияние на последующие территориальные и социально-экономические процессы. Следует отметить, что границы монгольских, маньчжурских и китайских земель значительно изменились, усилилось миграционное и этнокультурное давление. Окончательно утратила смысловое и функциональное значение ивовая изгородь, по которой проходила традиционная граница между монгольским, маньчжурским и ханьским населением. Ханьское население мигрировало и селилось преимущественно вдоль рек, постепенно осваивая равнины и плодородные горные долины. Они принесли с собой навыки многовековой земледельческой культуры, торговлю, ремесло и основные формы административной организации. Под влиянием китайской колонизации скотоводство — прежняя основа экономического благосостояния Внутренней Монголии — стало уступать первенствующую роль земледелию [Фрозе 1911: 114, 135].

Функционирование железных дорог послужило ключевым индикатором для изучения структурных трансформаций хозяйства Внутренней Монголии и пространственно-временной динамики экономического развития региона в целом. Картографические изыскания рассматриваемого периода преимущественно фокусировались на проектировании железных дорог и прилегающих к ним экономически значимых районов [Баранов 1926: 4; Описание 1897: 1; Северная 1922: 28; Справочник 1927: 29–31], что придает им особую ценность в качестве источника социально-экономической информации. Появление КВЖД стало поворотным моментом в истории Внутренней Монголии и Северной Маньчжурии. Протянувшись через всю территорию региона в широтном и меридиональном направлениях, железная дорога связала прежде разобщенные хозяйственные зоны (скотоводческие, лесные и земледельческие районы) в единую экономическую систему.

Особую значимость строительство КВЖД приобрело в контексте природных условий Северной Маньчжурии. Течение реки Сунгари, направленное на северо-восток до впадения в р. Амур, создавало существенные препятствия для речного транспорта. Грузы, перемещаемые на юг, в сторону Большого Китая, вынуждены были двигаться преимущественно против течения, что увеличивало время доставки и транспортные издержки [Северная 1922: 17].

В конечном итоге КВЖД позволила преодолеть эту природную преграду, обеспечив альтернативный сухопутный маршрут для грузоперевозок; снижение логистических затрат; ускорение товарооборота между регионами; интеграцию Северной Маньчжурии в общеазиатскую и международную торговую систему.

Через порты Владивосток, Инкоу и Далянь дорога открыла доступ к мировому рынку, укрепила связи с российским Дальним Востоком [Денисов 1913: 10] и Южной Маньчжурией. Так КВЖД стала не просто транспортной магистралью, а основой новой экономической системы региона, где железная дорога выполняла роль связующего элемента между добычей, переработкой и рынками сбыта. Транспортная доступность снизила издержки на доставку сырья и готовой продукции и сделала рентабельной разработку местных природных ресурсов. В прилегающих районах усилилась деловая активность, появилось множество концессий по добыче угля, металлов, заготовке леса. Товарные потоки преимущественно распределялись следующим образом: зерно и скот — в Россию; древесина и мука — в Южную Маньчжурию и дальше в Китай; продукция растениеводства — на экспорт в Европу и Японию [Справочник 1927: 112–114; Hosie 1904: 242].

Переход в 1905 г. значительной части Южно-Маньчжурской железной дороги (ЮМЖД), построенной Россией в 1898–1903 гг., протяженностью 735 км, под контроль Японии после Русско-японской войны не прервал ее связи с КВЖД [Penwell 2019]. Сообщение поддерживалось через стыковочные станции Куанченцзы и Чанчунь, где возникла необходимость перевалки грузов из-за различий в ширине железнодорожной колеи [Северная 1922: 98; Справочник 1927: 28, 209; Matsusaka 2001: 372].

Этот логистический фактор стал катализатором развития Чанчуня: город превратился в крупный грузовой узел; выросла его роль как центра распределения товаров между разными железнодорожными системами; усилилась экономическая активность за счет концентрации транспортных и торговых операций; повысилась административная значимость как управленческого центра региона [Северная 1922: 98].

Опираясь на возросшую административную и экономическую роль Чанчуня, Японское правительство в период 1905–1945 гг. построило несколько ответвлений от ЮМЖД на юго-восток и северо-восток, значительно расширив зону своего экономического влияния в направлениях Чанчунь – Таонань, Чанчунь – Тунляо, Чанчунь – Тунляо – Чифен – Чэндэ (Жэхэ) [Matsusaka 2001: 166].

Калган-Суйюаньская железная дорога была единственной, проходившей по южной части Внутренней Монголии. Данный участок вместе с Пекин-Калганской дорогой составлял Пекин-Суйюаньскую железную дорогу, построенную в 1905–1921 гг. В период проектирования планировалось строительство Калган-Ургинской железной дороги с конечной станцией Урга. Подвижной состав дороги в 1925 г. состоял из 138 паровозов, 122 пассажирских и почтовых вагонов, 1 526 товарных вагонов и платформ, двух цистерн и одной подвижной амбулатории; за последние годы вагонный парк сильно изнашивался. Общий доход дороги Пекин – Баотоу в 1924 г. составлял около 8,8 млн долл., в том числе от перевозки 1,45 млн пассажиров 1,9 млн долл., от перевозки 1,4 т груза — 6,5 млн долл. [Маракуев 1927а: 45].

Железная дорога была построена китайским правительством на заемные средства бельгийских и японских кредиторов. На тот момент существовал проект продолжения дороги до г. Уюань и далее до г. Нинся, находящегося в провинции Ганьсу. Что касается постройки других железных дорог, то можно упомянуть о проектах постройки дополнительной линии от Пекин-Суйюаньской железной дороги до Калган-Ургинского тракта и далее до г. Таонаньфу общей протяженностью 965 км [Маракуев 1927а: 46; Маракуев 1927б: 45; Matsusaka 2001: 166].

Строительство этих железных дорог и их функционирование дали взрывной эффект хозяйственного освоения территории, заложившего основу индустриального роста АРВМ в период после 1947 г.

Во-первых, крупные инфраструктурные проекты являются драйверами роста экономической активности за счет своей высокой ресурсоемкости и эффекта мультипликации. Железные дороги не только служили путями перевозки этих грузов, они стали грандиозным «насосом», втягивающим огромные денежные средства, превращавшиеся здесь в спрос на рабочие руки, строительные материалы и продовольствие, спровоцировав поток стремительной стихийной миграции китайского населения с юга.

Хозяйственное освоение природных ресурсов ради строительных материалов со временем масштабировалось и переросло во множество концессий для дальнейшего экспорта продукции за рубеж. Хотя для того времени была характерна слабая изученность минеральных запасов, в исторических источниках все же отмечены значительные запасы угля, асбеста и самоцветных камней в хребтах Иншань и Хинган. Упомянуты места добычи угля и нефтеносные районы в провинциях Суйюань и Жэхэ (Бэйбяо, Сараци, Да-циншань и т. д.). По подсчету министерства земледелия и торговли, запасы угля во Внутренней Монголии определялись на 1926 г. (в млн т): каменный уголь (сорт антрацит) — 150, коксующийся уголь — 310 [Маракуев 1927а: 41; Маракуев 1927б: 47; Справочник 1927: 166–180]. По сведениям Чахарского отдела промышленности, в Ордосском аймаке и в районе Чаояна имелись месторождения железной руды с содержанием около 50 % железа, запасы которой определяются в 370 тыс. т. Большое промышленное значение придавалось добыче выпариванием поваренной соли и соды из местных озер — хучжиров [Маракуев 1927а: 41; Фрозе 1911: 135].

Из-за разницы тарифов для внутренних и транзитных товаров создавались выгодные условия для перемещения транзитных грузов. Эта искусственность в построении тарифов была одной из главных причин широкого развития гужевых перевозок и караванных дорог. Например, только в пределах Суйюаня можно выделить: Калган-Ургинскую дорогу протяженностью 1 635 км; Калган-Гуйхуаченский тракт; дорогу Гуйхуачен-Кобдо, через Улясутай; дорогу Гуйхуачен-Баотоу; Баотоу-Уюанскую дорогу протяженностью 201 км; дороги Гуйхуачен – Урга и Гуйхуачен – Ланьжоу и другие [Маракуев 1927а: 46].

Во-вторых, одним из самых интересных с точки зрения территориальных процессов являются японская оккупация и создание автономных марионеточных правительств. Изменение границ и административных центров, повышение и понижение административного статуса и роли некоторых городов надолго определили их дальнейшую историю. Возросла административная и экономическая роль гг. Чанчунь, Хух-хото, Баотоу, Калган и других. Некогда крупные центры приграничной торговли сырьем и товарами между китайцами и монголами (Чэндэ (Жэхэ), Чифын, Чаоян, Цзинин (Цзиньпэн), Долон-Нор, Салаци (Сарацзы), Цинин) постепенно стали транспортно-логистическими и производственными центрами в регионе.

3.3. Современное административно-территориальное деление и расселение населения АРВМ

В современном административно-территориальном делении этой части Китая (см. табл. 2) с указанием провинциального, окружного и уездного деления выделены некоторые особенности современного административно-территори-

ального деления [Маньжуро-монгольский 2025: 129], формирование крупных городских округов из бывших крупных поселений Внутренней Монголии (Баотоу, Хух-Хото, Ордос и др.), увеличение числа уездов и сокращение числа аймаков и хошунов, появление специализированных поселений на основе существующих природных ресурсов (горнодобывающий район Баян-Обо), переименование монгольских и появление преимущественно китайских переводных топонимов, например: «Дурбенхухед» (монг. ‘четыре сына’) — в настоящее время хошун «Сыцзыван» (кит. ‘Четыре князя’).

Таблица 2. Современное административное деление АРБМ КНР
[Table 2. Modern Administrative Division of the Inner Mongolia
Autonomous Region of People’s Republic of China]

№	Название	Статус	Состав	Население, площадь	Административные центр
1	Алашань	Аймак	3 хошуна	217,3 тыс. чел. на 267,5 км²	Баян-Хото
2	Баян-Нур	Городской округ	1 район, 2 уезда, 4 хошуна	1 741,9 тыс. чел. на 65,7 км²	Баян-Нур
3	Ухай	Городской округ	3 района	477,0 тыс. чел. на 7 км²	Ухай
4	Ордос	Городской округ	1 район, 7 хошунов	1 547,9 тыс. чел. на 86,7 км²	Ордос
5	Баотоу	Городской округ	6 районов, 1 уезд, 2 хошуна	2 700,0 тыс. чел. на 27,7 км²	Ботоу
6	Хух-Хото	Городской округ	4 района, 4 уезда, 1 хошун	2 635,0 тыс. чел. на 17,2 км²	Хух-Хото
7	Уланчаб	Городской округ	1 район, 1 городской уезд, 5 уездов, 4 хошуна	2 138,2 тыс. чел. на 54,4 км²	Улан-Чаб
8	Шилин-Гол	Аймак	2 городских уезда, 1 уезд, 9 хошунов	1 016,8 тыс. чел. на 201,4 км²	Шилин-Гол
9	Чифэн	Городской округ	3 района, 2 уезда, 7 хошунов	4 376,6 тыс. чел. на 90,0 км²	Чифэн
10	Тунляо	Городской округ	1 район, 1 городской уезд, 1 уезд, 5 хошунов	3 094,6 тыс. чел. на 59,5 км²	Тунляо
11	Хинган	Аймак	2 городских уезда, 1 уезд, 3 хошуна	1 603,4 тыс. чел. на 59,8 км²	Хинган
12	Хулун-Буир	Городской округ	1 район, 5 городских уездов, 4 хошуна, 3 автономных хошуна	2 549,0 тыс. чел. на 263,9 км²	Хулун-Буир

Источник: [Inner 2022: 16].

Анализ численности населения свидетельствует, что плотность населения выросла с 20 чел. на 1 км² в начале XX в. до 80 чел на км² по статистическим данным 2022 г. (см. табл. 3) [Северная 1922: 12–16; Справочник 1927: 8–9; NBSC 2024; The Observatory 2024].

Таблица 3. Современное административное деление
и количество населения АРВМ КНР

[Table 3. Modern Administrative Division and Population of the Inner Mongolia
Autonomous Region of People's Republic of China]

	Постоянное население (10 тыс. чел.), 2022 г.	Площадь территории (10 тыс. км ²)	Плотность насе- ления, 2022 г.
Хух-Хото	355,11	1,72	206,46
Баян-Нур	151,76	6,44	23,57
Ордос	220,07	8,68	25,35
Баотоу	274,04	2,77	98,93
Уланчаб	163,11	5,5	29,66

Источники: [Inner 2022; NBCS 2024; The Observatory 2024].

3.4. Современная структура промышленного и сельскохозяйственного производства АРВМ

Современная структура промышленного производства связана с добычей, переработкой и использованием минерально-сырьевой базы территории. Автономный регион Внутренняя Монголия является регионом с наибольшим количеством новых месторождений полезных ископаемых в Китае. Рудник Баян-Обо является крупнейшим редкоземельным рудником в мире. К концу 2017 г. в Автономном регионе Внутренняя Монголия насчитывалось 18 видов полезных ископаемых с самыми большими запасами ресурсов в стране, 47 видов ископаемых по запасам вошли в тройку лидеров, а 92 вида — вошли в первую десятку. Продолжается добыча угля, коксующегося угля, получила распространение металлургическая и сталелитейная промышленность, связанная с местами добычи угля. Обнаруженные запасы редкоземельных ресурсов занимают первое место в мире. Запасы угля всего региона составляют 25,03 % от общего объема в Китае, занимая второе место в стране (см. табл. 4) [Inner 2022: 203; NBCS 2024].

Таблица 4. Структура промышленного производства АРВМ КНР в 2022 г.
в пределах бывшей провинции Суйюань

(составлено по данным National Bureau of Statistics of China)

[Table 4. Industrial production structure of the Inner Mongolia Autonomous Region of
China in 2022 within the former Suiyuan Province (compiled based on data from the
National Bureau of Statistics of China)]

	Хух-Хото	Баян-Нур	Ордос	Баотоу	Уланчаб
Уголь, 10 тыс. т	1 062,4	33	80 360,6	1 895,68	0
Нефть, 10 тыс. т	0	2,7	30	0	0
Выработка электроэнергии (100 млн кВт/ч)	625,1	247,2	1495,4	822,79	569,61
Коксующийся уголь, 10 тыс. т	171,5	386,3	1190,4	631	0
Молочная продукция, 10 тыс. т	178,6	95,3	0	45,1	28,2
Производство пластика, 10 тыс. т	44	0	502,2	109,89	62,4
Удобрения, 10 тыс. т	0,3	1	275,1	0,7	0

Цемент, 10 тыс. т	465,3	184,9	565,8	337,9	355,8
Кремниевые материалы, 10 тыс. т	21,9	1,3	1,5	28,3	0
Чугун, 10 тыс. т	0	0	0	1768	0
Сталь, 10 тыс. т	0	0	63	1915,4	50,7
Ферросплавы, 10 тыс. т	8,4	31,8	158,9	71,26	784,7

Источники: [Inner 2022: 203; NBCS 2024; The Observatory 2024].

Одной из ведущих отраслей является производство электроэнергии на тепловых электрических станциях, а также широкое применение альтернативных источников энергии на основе возобновляемых источников энергии солнца и ветра.

Широко развито мясное и мясомолочное сельскохозяйственное производство. Следует отметить, что к традиционной структуре производимой сельскохозяйственной продукции прибавился значительный объем производимой свинины и мяса птицы (см. табл. 5). Структура производства продукции растениеводства АРВМ КНР в 2022 г. в пределах бывшей провинции Суйюань представлена в табл. 6.

Таблица 5. Структура производства продукции животноводства АРВМ КНР в 2022 г. в пределах бывшей провинции Суйюань

(составлено по данным National Bureau of Statistics of China)

[Table 5. Structure of livestock production in the Inner Mongolia Autonomous Region of China in 2022 within the former Suiyuan Province (compiled based on data from the National Bureau of Statistics of China)]

	Хух-Хото	Баян-Нур	Ордос	Баотоу	Уланчаб
Мясо, т	143 235	296 477	151 800	149 154	165 015
свинина, т	59 191	33 387	31 456	36 573	45 919
говядина, т	31 009		26 035	37 139	22 003
баранина, т	53 035	243051	94 309	75 442	97 093
молоко, т	2 254 056	1 091 843	378 384	384 830	233 515
шерсть, т	3 494	10 692	14 057	5 168	7 698
козий волос, т	618	771	7 949	751	514
кашемир, т	311	585	3 552	343	129
яйца, т	63 744	24 804	9 508	53 358	34 514
птица, т	8 414	59 689	1 796	7 373	4 860

Источники: [Inner 2022: 175; NBCS 2024; The Observatory 2024].

Таблица 6. Структура производства продукции растениеводства АРВМ КНР в 2022 г. в пределах бывшей провинции Суйюань

(составлено по данным National Bureau of Statistics of China)

[Table 6. Structure of crop production in the Inner Mongolia Autonomous Region of China in 2022 within the former Suiyuan Province (compiled based on data from the National Bureau of Statistics of China)]

	Зерно, 10 тыс. т	Кукуруза, 10 тыс. т	Бобовые, 10 тыс. т	Картофель, 10 тыс. т	Масличные культуры, 10 тыс. т
Хух-Хото	183	155,8	1,98	13,15	4,8

Баян-Нур	290,8	270,9	1,4	0,7	76,3
Ордос	210,5	197,3	2,9	5,7	9,6
Баотоу	117,8	109,1	2,5	2,5	5,2
Уланчаб	119,5	59,5	4	28	10,7

Источники: [Inner 2022: 175; NBCS 2024; The Observatory 2024].

4. Заключение

Географические карты как источники исторической информации позволили изучить значительный объем информации в достаточно обобщенном (генерализованном) виде для обширной по площади и разнообразной территории маньчжуро-монгольского мира. Комплексный анализ картографических и текстовых источников первой половины XX в. позволяет с высокой точностью проследить пространственно-временную динамику социально-экономической, этнокультурной трансформации под влиянием совокупности внутренних и внешних факторов.

Накопление экономико-географических данных и их анализ позволяют создать обширную базу разновременных сопоставимых данных о хозяйственной организации, а актуализация этой информации служит научной основой выявления предпосылок современного хозяйственного освоения Внутренней Монголии. Важными результатами исследования являются выявленные особенности административно-территориального деления Внутренней Монголии в первой половине XX в.: изменение названий и границ, взаимоотношения между владениями разного уровня, взаимоотношения между монгольским, маньчжурским и китайским ханьским населением, а также их различными социальными группами. Полезной является информация о появлении новых топонимов на основе названий местности, об отказе от родовых названий, а также замене монгольских топонимов на китайские — как свидетельство крупных административных реформ в стране, что является ценным для дальнейших междисциплинарных исторических и географических исследований.

На протяжении веков границы между китайскими и монгольскими землями поддерживались сложной системой барьеров. С одной стороны, это были искусственные сооружения — Великая Китайская стена и Ивовый палисад, дополненные сетью пограничных застав. С другой — естественные преграды: хребты Иншань и Хинган и пустыня Гоби. Такое деление закреплялось административно и препятствовало взаимному проникновению оседлой и кочевой культур на территории друг друга.

Со временем ситуация изменилась. Реформы в системе управления территориями и национальной политике Китая ослабили эти барьеры. Параллельно строительство железных дорог открыло новые возможности для экономического взаимодействия, а геополитическое соперничество иностранных держав за влияние в регионе ускорило процессы исчезновения видимых градиентов между монгольскими и китайскими землями.

В периоды политической нестабильности и смены власти геополитическое противостояние за контроль над регионом обострялось. Расширение сфер влияния сопровождалось ростом некоторых городов: повышался их административный и экономический статус, росла численность населения, улучшалась транспортная доступность.

Постепенно формировалась устойчивая территориальная структура расселения, которая впоследствии стала основой административно-территориального деления Автономного района Внутренняя Монголия в составе КНР.

Развитие железнодорожной сети стало ключевым фактором трансформации хозяйства Внутренней Монголии. Железные дороги не просто изменили маршруты грузопотоков — они перестроили всю экономическую систему региона. Рынки сбыта и потребления перестали быть локальными: районы производства и потребления объединились в единую сеть. Это дало мощный импульс освоению территорий и стимулировало развитие ключевых отраслей — от горной добычи до животноводства.

Анализ современной территориальной структуры хозяйства, системы расселения и ресурсной базы Внутренней Монголии демонстрирует, что ее фундаментальные основы были заложены в первой половине XX в. Административные реформы китайских властей способствовали поэтапной интеграции монгольских земель в единую государственную систему. События данного периода и сформированная тогда экономическая база выступили ключевыми предпосылками современного развития региона.

Современная экономика региона базируется на инфраструктуре и ресурсах, освоенных в начале прошлого столетия. Транспортная сеть, заложенная в период железнодорожного строительства в начале XX в., стала основой современной транспортной системы северо-востока Китая. Минерально-сырьевая база, разработка которой была начата в тот период, определила центры современного промышленного производства, что в совокупности с миграционными процессами сформировало систему расселения на территории нынешней Внутренней Монголии.

Таким образом, исторические процессы в первой половине XX в. заложили долгосрочные тенденции развития Внутренней Монголии, которые продолжают определять ее социально-экономическую динамику в современном Китае.

Полученные данные обладают высокой научной ценностью в междисциплинарных исследованиях для анализа барьерных и контактных функций границ, определения градиентов — показателей, отражающих различия в экономических, социальных, экологических и иных характеристиках территорий, разделенных какими-либо границами; понимания долгосрочных последствий административно-территориальных преобразований и строительства инфраструктурных объектов.

Литература

- Баранов 1926 — *Баранов И. Г.* Административное устройство Северной Маньчжурии с картой // Вестник Маньчжурии. 1926. № 11–12. 24 с.
- Баранский 1956 — *Баранский Н. Н.* Экономическая география. Хозяйственно-географический очерк. М.: Географиздат, 1956. 208 с.

References

- Baranov I. G. The Administrative Structure of Northern Manchuria, with a Map. *Bulletin of the Manchuria*. 1926. No. 11–12. 24 p. (In Russ.)
- Baransky N. N. Economic Geography. Economic and Geographical Essay. Moscow: Geografizdat, 1956. 208 p. (In Russ.)

- Богословский, Москалев 1984 — *Богословский В. А., Москалев А. А.* Национальный вопрос в Китае (1911–1949). М.: Наука, ГРВЛ, 1984. 263 с.
- Денисов 1913 — *Денисов В. И.* Россия на Дальнем Востоке. СПб.: Типо-лит. Ю. Я. Римана, 1913. 151 с.
- Дудин 2024 — *Дудин П. Н.* Монгольские хошуны и административная реформа в зоне маньчжуро-монгольского фронта — на картах И. Я. Коростовца (1914 г.) и В. И. Сурина (1925 г.) // Вестник Бурятского научного центра СО РАН. 2024. № 1(53). С. 78–82.
- Зайцев 1925 — *Зайцев М. В.* Карта Монголии. Харбин: Типо-лито-цинкогр. Л. М. Абрамовича, 1925. 1 л.
- Котвич, Коростовец 1914 — *Котвич В. Л., Коростовец И. Я.* Краткий обзор истории и современного политического положения Монголии: прил. к карте Монголии, сост. по данным б. рос. уполномоченного в Урге И. Я. Коростовца. Санкт-Петербург: Картогр. заведение А. Ильина, 1914. 44 с., 4 л. ил.
- Лузянин 2001 — *Лузянин С. Г.* Дипломатическая история событий на Халхин-Голе. 1932–1939 гг. // Новая и новейшая история. 2001. № 2. С. 41–51.
- Маньчжуро-монгольский 2025 — Маньчжуро-монгольский мир Внутренней Азии в первой половине XX в. (атлас-монография) / отв. ред. П. Н. Дудин; науч. ред. Б. В. Базаров, К. С. Ганзей. Улан-Удэ; Владивосток: ИМБТ СО РАН; ТИГ ДВО РАН, 2025. 144 с.
- Маракуев 1927а — *Маракуев А. В.* Внутренняя Монголия // Вестник Маньчжурии. 1927. № 8. С. 35–47.
- Маракуев 1927б — *Маракуев А. В.* Внутренняя Монголия // Вестник Маньчжурии. 1927. № 9. С. 46–55.
- Матусовский 1888 — *Матусовский З. Л.* Географическое обозрение Китайской империи: с карт. на 4 л. и 5 прил. в тексте. СПб.: тип. Имп. Акад. наук, 1888. [4], XX, 358, [2], 87 с., 1 л. карт.
- Bogoslovsky V. A., Moskaev A. A. The National Question in China (1911–1949). Moscow: Nauka, GRVL, 1984. 263 p. (In Russ.)
- Denisov V. I. Russia in the Far East. St. Petersburg: Yu. Ya. Riman, 1913. 151 p. (In Russ.)
- Dudin P. N. Mongolian Khoshuns and Administrative Reform in the Manchurian-Mongolian Frontier Zone — on the Maps of I. Ya. Korostovets (1914) and V. I. Surin (1925)’. *Bulletin of the Buryat Scientific Center of the Siberian Branch of the RAS*. 2024. No. 1(53). Pp. 78–82. (In Russ.)
- Zaytsev M. V. Map of Mongolia. Harbin: L. M. Abramovich, 1925. 1 p. (In Russ.)
- Kotvich V. L., Korostovets I. Ya. A Brief Overview of the History and Current Political Situation of Mongolia: Appendix to the Map of Mongolia Compiled According to the Data of the Former Russian Commissioner in Urga I. Ya. Korostovets. St. Petersburg: A. Ilyin, 1914. 44 p. (In Russ.)
- Luzyanin S. G. Diplomatic History of the Events at Khalkhin Gol. 1932–1939. *Modern and Contemporary History*. 2001. No. 2. Pp. 41–51. (In Russ.)
- Manchurian-Mongolian World of Inner Asia in the First Half of the 20th Century: An Atlas-Monograph. P. Dudin (resp.ed.); B. Bazarov, K. Ganzei (eds.). Ulan-Ude; Vladivostok: IMBT SB RAS; TIG FEB RAS, 2025. 144 p. (In Russ.)
- Marakuev A. V. Inner Mongolia. *Bulletin of Manchuria*. 1927. No. 8. Pp. 35–47. (In Russ.)
- Marakuev A. V. Inner Mongolia. *Bulletin of Manchuria*. 1927. No. 9. Pp. 46–55. (In Russ.)
- Matusovsky Z. L. Geographical Review of the Chinese Empire: with a Map on 4 Sheets and 5 Appendices in the Text. St. Petersburg: Tip. Imp. Akad. Nauk, 1888. [4], XX, 358 [2], 87 p. (In Russ.)

- Медведев 1976 — *Медведев А. В.* Историческая география. М.: Высшая школа, 1976. 264 с.
- Описание 1897 — Описание Маньчжурии (с картой) / сост. в Канц. Министра финансов под ред. Д. Позднеева. СПб.: М-во фин., 1897. V, 620, VI с., 1 карт.
- Позднеев 1896 — *Позднеев А. М.* Монголия и монголы: Результаты поездки в Монголию, исполн. в 1892–1893 гг. А. Позднеевым. Т. 1. Дневник и маршрут 1892 года. СПб.: Рус. георг. о-во, 1896. XXX, 697 с.
- Позднеев 1898 — *Позднеев А. М.* Монголия и монголы. Т. 2. Дневник и маршрут 1893 года СПб.: Рус. георг. об-во, 1898. XXX, 517с.
- Рыгзынов и др. 2022 — *Рыгзынов Т. Ш., Батомункуев В. С., Бешенцев А. Н.* Картографические материалы как исторический источник в исследованиях маньчжуро-монгольского мира начала XX века // Известия Иркутского государственного университета. Серия: Науки о Земле. Т. 42. 2022. С. 90–101.
- Рыгзынов, Батомункуев 2023 — *Рыгзынов Т. Ш., Батомункуев В. С.* Анализ изменений административно-территориальных границ Внешней Монголии (Халхи) в начале XX века на основе ретроспективных картографических материалов // Наукосфера. 2023. № 12–1. С. 16–23.
- Рыгзынов, Батомункуев 2025 — *Рыгзынов Т. Ш., Батомункуев В. С.* Транспортное сообщение во внутренней Монголии в начале XX века // Гуманитарный научный журнал. 2025. № 11–1. С. 182–189.
- Северная 1922 — Северная Маньчжурия и Китайская Восточная железная дорога. Харбин: Тип. КВЖД, 1922. 724 с.
- Medvedev A. V. Historical Geography. Moscow: Vysshaya Shkola, 1976. 264 p. (In Russ.)
- Description of Manchuria (with a map) Kancelyariya Ministra Finansov (comp.), D. Pozdnev (ed.). St. Petersburg, 1897. Vol. 620, 6 p., 1 map. (In Russ.)
- Pozdnev A. M. Mongolia and the Mongols: Results of the Trip to Mongolia, carried out in 1892–1893 by A. Pozdnev. Vol. 1. Diary and Route of 1892. St. Petersburg: Russkoe Geograficheskoe Obshchestvo, 1896. XXX, 697 p. (In Russ.)
- Pozdnev A. M. Mongolia and the Mongols: Results of the Trip to Mongolia, carried out in 1892–1893 by A. Pozdnev. Vol. 2. Diary and Route of 1893. St. Petersburg: Russkoe Geograficheskoe Obshchestvo, 1898. XXX, 517 p. (In Russ.)
- Rygzynov T. Sh., Batomunkuev V. S., Beshentsev A. N. Cartographic Materials as a Historical Source in the Studies of the Manchu-Mongolian World at the Beginning of the 20th Century. Proceedings of the Irkutsk State University. Series: Earth Sciences. Vol. 42. 2022. Pp. 90–101. (In Russ.)
- Rygzynov T. Sh., Batomunkuev V.S. Analysis of Changes in the Administrative and Territorial Borders of Outer Mongolia (Khalkha) in the Early 20th Century Based on Retrospective Cartographic Materials. *Naukosfera*. 2023. No. 12–1. Pp. 16–23. (In Russ.)
- Rygzynov T. Sh., Batomunkuev V. S. Transport Communications in Inner Mongolia at the beginning of the 20th Century. *Humanitarian Scientific Journal*. 2025. No. 11–1. P. 182–189. (In Russ.)
- Northern Manchuria and the Chinese Eastern Railway. Harbin: China Eastern Railway Book Publ., 1922. 724 p. (In Russ.)

- Справочник 1927 — Справочник по Северной Маньчжурии и КВЖД. Харбин: Изд. экономического бюро КВЖД, 1927. 607 с.
- Сурин 1925 — Сурин В. И. Карта Монголии // Харбин: Коммерческая часть КВЖД, 1925. 1 л.
- Фрозе 1911 — Фрозе Б. Восточная Монголия и ее колонизация // Вестник Азии. 1911. № 10. С. 90–136.
- Alesina et al. 2003 — Alesina A., Devleeschauwer A., Easterly W., Kurlat S., Wacziarg R. Fractionalization // Journal of Economic Growth. 2003. Vol. 8. No. 2. Pp. 155–194.
- Hosie 1904 — Hosie A. Manchuria. Its people, resources and recent history. London: Methuen&Co, 1904. 293 p.
- Inner 2022 — Inner Mongolia statistical yearbook 2022. China statistical press Co Ltd. 2022. 606 p.
- Matsusaka 2001 — Matsusaka Y. T. The making of Japanese Manchuria, 1904–1932. London: Harvard University Asia Center, 2001. 522 p.
- Elleman 2015 — Elleman B. A. International Competition in China 1899–1991. London: Routledge, 2015. 220 p. DOI: 10.4324/9781315726724
- NBSC 2024 — National Bureau of Statistics of China [электронный ресурс] // URL: <https://www.stats.gov.cn/> (дата обращения: 20.12.2025).
- Newman 2006 — Newman D. The Lines That Continue to Separate Us: Borders in Our ‘Borderless’ World // Progress in Human Geography. 2006. Vol. 30. No. 2. Pp. 143–161.
- Oates 1972 — Oates W. E. Fiscal Federalism. New York: Harcourt Brace Jovanovich, 1972. 256 p.
- Handbook on Northern Manchuria and the Chinese Eastern Railway. Harbin: Izd. E'konomicheskogo Byuro KVZhD, 1927. 607 p. (In Russ.)
- Surin V. I. Map of Mongolia. Harbin: Kommercheskaya chast' KVZhD, 1925. 1 sheet. (In Russ.)
- Froze B. Eastern Mongolia and its Colonization, *Bulletin of Asia*. 1911. No. 10. Pp. 90–136. (In Russ.)
- Alesina A., Devleeschauwer A., Easterly W., Kurlat S., Wacziarg R. Fractionalization. *Journal of Economic Growth*. 2003. Vol. 8. No. 2. Pp. 155–194. (In Eng.)
- Hosie A. Manchuria. Its People, Resources and Recent History. London: Methuen&Co. 1904. 293 p. (In Eng.)
- Inner Mongolia Statistical Yearbook 2022. China Statistical Press Co Ltd, 2022. 606 p. (In Eng.)
- Matsusaka Y. T. The Making of Japanese Manchuria, 1904–1932. London: Harvard University Asia Center, 2001. 522 p. (In Eng.)
- Elleman B.A. International Competition in China 1899–1991. London: Routledge, 2015. 220 p. (In Eng.). DOI: 10.4324/9781315726724
- NBSC 2025 – National Bureau of Statistics of China. Available at: URL: <https://www.stats.gov.cn/> (accessed: 20 December, 2025). (In Eng.)
- Newman D. The Lines that Continue to Separate us: Borders in our ‘Borderless’ World. *Progress in Human Geography*. 2006. Vol. 30. No. 2. Pp. 143–161. (In Eng.)
- Oates W. E. Fiscal Federalism. New York: Harcourt Brace Jovanovich, 1972. 256 p. (In Eng.)

- Penwell 2019 — *Penwell C.* South Manchurian Railway Company Publications in the Japanese Collection [электронный ресурс] // URL: <https://blogs.loc.gov/international-collections/2019/02/south-manchurian-railway-company-publications-in-the-japanese-collection/> (дата обращения: 01.10.2022).
- Penwell C. South Manchurian Railway Company Publications in the Japanese Collection. Available at: URL: <https://blogs.loc.gov/international-collections/2019/02/south-manchurian-railway-company-publications-in-the-japanese-collection/> (accessed: 1 October 2022) (In Eng.)
- The Observatory 2024 — The Observatory of Economic Complexity. Inner Mongolia Autonomous Region (Chn) [электронный ресурс] // URL: https://oec.world/en/profile/subnational_chn/inner-mongolia-autonomous-region (дата обращения: 1.10.2024).
- The Observatory of Economic Complexity. Inner Mongolia Autonomous Region (Chn) Available at: URL: https://oec.world/en/profile/subnational_chn/inner-mongolia-autonomous-region (accessed: 1 October 2022) (In Eng.)
- Tiebout 1956 — *Tiebout C. M.* A Pure Theory of Local Expenditures // *Journal of Political Economy*. 1956. Vol. 64. No. 5. Pp. 416–424.
- Tiebout C. M. A Pure Theory of Local Expenditures. *Journal of Political Economy*. 1956. Vol. 64. No. 5. Pp. 416–424. (In Eng.)