НАУЧНЫЕ СТАТЬИ

DOI: 10.48647/ICCA.2026.13.96.002

Б.В. Базаров, А.Б. Базаров

От «Чайного пути» к коридору Китай – Монголия – Россия: историческая ось и современные формы сухопутной координации

Аннотация. В статье исследуется соотношение исторического «Чайного пути» и современного коридора Китай – Монголия – Россия как двух различных, но взаимосвязанных форм организации сухопутного взаимодействия во Внутренней Азии. Цель работы состоит в том, чтобы определить характер исторической преемственности между караванной торговой системой XVIII – начала XX в. и современной политико-инфраструктурной конфигурацией, а также уточнить аналитические пределы использования образа «Чайного пути» применительно к нынешним интеграционным, транспортным и внешнеэкономическим процессам. Методологическую основу исследования составляют историко-сравнительный, пространственный и институциональный подходы, позволяющие рассматривать данное направление не только как маршрут перемещения товаров, но и как особую форму организации сухопутного пространства, зависящую от устойчивости транзитных режимов, приграничных узлов, административного регулирования и межгосударственной координации. Показано, что исторический «Чайный путь» представлял собой не просто торговую дорогу, а сложную систему хозяйственного взаимодействия, основанную на сочетании дипломатических договоренностей, посреднических структур, транзитной географии, пограничных режимов и административно-правовых механизмов, обеспечивавших воспроизводимость обмена. Установлено, что современный коридор Китай – Монголия – Россия не является прямым продолжением данной модели и не может трактоваться как ее буквальное «возрождение». Вместе с тем обосновано, что он формируется в пределах исторически устойчивой оси сухопутных связей, сохраняющей значение и в современных условиях. Особое внимание уделяется роли Монголии и приграничных территорий, которые выступают не промежуточным пространством между Россией и Китаем, а центральным звеном всей рассматриваемой конфигурации. Делается вывод, что коридор Китай – Монголия – Россия следует понимать не как сложившееся интеграционное пространство, а как развивающуюся форму межгосударственной координации, в которой историческая глубина направления сочетается с незавершенностью современных институциональных, инфраструктурных и хозяйственных связей.

Ключевые слова: Чайный путь, коридор Китай – Монголия – Россия, Один пояс – один путь, поворот на Восток, евразийский экономический союз, сухопутная связность, приграничье, транзитное пространство, интеграционные процессы.

Автор: *Базаров Борис Ванданович*, академик Российской академии наук, доктор исторических наук, профессор, научный руководитель, Институт монголоведения, буддологии и тибетологии Сибирского отделения РАН. E-mail: bazarov60@mail.ru
Базаров Александр Борисович, кандидат экономических наук, научный сотрудник, Институт монголоведения, буддологии и тибетологии Сибирского отделения Российской академии наук. E-mail: sasha.bazarov.97@bk.ru

Благодарности: Работа выполнена при финансовой поддержке РНФ в рамках проекта «От Чайного пути к Монгольскому коридору “Нового Шелкового пути”: исторические проекции и современные взаимодействия России, Монголии и Китая» (№ 24-48-03025)

B • V • 巴扎罗夫
A • B • 巴扎罗夫

从“茶道”到中蒙俄走廊：历史轴线与当代陆上协作形式

*摘要：*本文研究了历史上的“茶道”与现代中蒙俄走廊之间的关系，将二者视为截然不同而又相互关联的内亚地区陆上互动组织形式。本研究旨在确定 18 世纪—20 世纪初的商队贸易体系与当代政治基础设施布局之间的历史继承性，并明晰“茶道”这一概念在用于当代一体化、交通运输和对外经济进程时的研究范围。本研究的方法论基础是历史比较、空间和制度方法，使该通道不仅被视为货物运输路线，更可被视为一种依靠过境机制、边境枢纽、行政管理和国家间协调等因素稳定性的特殊陆上空间组织形式。本研究表明，历史上的“茶道”并不仅是一条商路，而且是一个复杂的经济互动体系，其建立在外交协议、中间机构、过境地理、边境制度以及确保贸易往来可重复性的行政法规机制等多方面因素结合之上。本研究指出，现代中蒙俄走廊并非这一模式的直接延续，也不能被视为其字面意义上的“复兴”。同时，本文也证实，该走廊形成于一条历史上稳定的陆上联系轴线范围内，这条轴线在当代依然具有重要意义。本研究特别关注了蒙古及周边地区的作用，其并非俄罗斯和中国之间的过渡地带，而是整个布局的核心环节。结论认为，中蒙俄走廊不应被理解为一个成型的一体化空间，而应被理解为一种不断演进的国家间协调形式，其中既有这条路线深厚的历史底蕴，又存在着现代制度、基础设施和经济联系的不完善之处。

*关键词：*茶道；中蒙俄走廊；“一带一路”；东向政策；欧亚经济联盟；陆路连通性；边境地区；过境空间；一体化进程

作者：鲍里斯 • 万达诺维奇 • 巴扎罗夫，俄罗斯科学院院士，历史学科学博士，教授，俄罗斯科学院西伯利亚分院蒙古学、佛学与藏学研究所学术主任。E-mail：bazarov60@mail.ru
亚历山大 • 鲍里索维奇 • 巴扎罗夫，经济学副博士，俄罗斯科学院西伯利亚分院蒙古学、佛学与藏学研究所研究员。E-mail：sasha.bazarov.97@bk.ru

*致谢：*本研究在俄罗斯科学基金会项目“从茶道到蒙古‘新丝绸之路’走廊：俄罗斯、蒙古和中国之间的历史投影和当代互动”（项目编号：24-48-03025）的资助下完成。

Boris V. Bazarov, Alexander B. Bazarov

From the Tea Road to the China-Mongolia-Russia Corridor: Historical Axis and Contemporary Forms of Overland Coordination

Abstract. This article examines the relationship between the historical Tea Road and the contemporary China-Mongolia-Russia corridor as two distinct but interconnected forms of overland interaction in Inner Asia. The aim of the study is to determine the nature of the historical continuity between the caravan trade system of the 18th to early 20th centuries and the contemporary political and infrastructural configuration, as well as to clarify the analytical limits of using the Tea Road as an approach to current integration, transport, and foreign economic processes. The methodological basis of the study is based on historical-comparative, spatial, and institutional approaches, allowing us to consider this route not only as a route for the movement of goods but also as a unique form of overland spatial organization dependent on the stability of transit regimes, border hubs, administrative regulation, and interstate coordination. It is shown that the historical "Tea Road" was not simply a trade route, but a complex system of economic interaction based on a combination of diplomatic agreements, intermediary structures, transit geography, border regimes, and administrative and legal mechanisms that ensured the replicability of exchange. It is established that the modern China-Mongolia-Russia corridor is not a direct continuation of this model and cannot be interpreted as its literal "revival." At the same time, it is substantiated that it is formed within a historically stable axis of land connections, which retains its significance in modern conditions. Particular attention is given to the role of Mongolia and its border territories, which act not as an intermediate space between Russia and China, but as the central link in the entire configuration under consideration. It is concluded that the China-Mongolia-Russia corridor should be understood not as an established integration space, but as an evolving form of interstate coordination, in which the historical depth of the route combines with the incompleteness of modern institutional, infrastructural, and economic ties.

Keywords: Tea Road, China-Mongolia-Russia Corridor, One Belt, One Road, Pivot to the East, Eurasian Economic Union, land connectivity, borderland, transit space, integration processes.

Authors: *Boris V. Bazarov,* Dr. Sc. (History), Professor, Academician of the Russian Academy of Sciences, Academic Director, Institute of Mongolian, Buddhist, and Tibetan Studies, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences. E-mail: bazarov60@mail.ru
Alexander B. Bazarov, Candidate of Science (Economy), Research Fellow, Institute of Mongolian, Buddhist, and Tibetan Studies, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences. E-mail: sasha.bazarov.97@bk.ru

Acknowledgments: This work was supported by the Russian Science Foundation as part of the project “From the Tea Road to the Mongolian Corridor of the ‘New Silk Road’: Historical Projections and Contemporary Interactions between Russia, Mongolia, and China” (No. 24-48-03025)

Введение

Исторический «Чайный путь» занимает важное место в исследованиях русско-китайских и русско-монгольско-китайских торговых связей. Сегодня интерес к нему выходит за пределы собственно исторической реконструкции. Все чаще этот маршрут сопоставляется с современным коридором Китай – Монголия – Россия, который рассматривается как одно из значимых сухопутных направлений на континенте. В результате «Чайный путь» все активнее используется не только как объект ретроспективного анализа, но и как опорная категория для объяснения современных транспортных, инфраструктурных и внешнеэкономических процессов.

Такое сопоставление допустимо лишь при строгом различении эпох. Между караванной торговой системой XVIII – начала XX в. и современными формами межгосударственной координации лежит глубокий технологический, политико-правовой и институциональный разрыв. Поэтому коридор Китай – Монголия – Россия нельзя описывать как буквальное продолжение или прямое «возрождение» «Чайного пути». Вместе с тем полный отказ от исторического сопоставления также был бы ошибочным: и в прошлом, и в настоящем ось Китай – Монголия – Россия сохраняет значение важного сухопутного направления. Следовательно, вопрос состоит не в том, существует ли преемственность вообще, а в том, каков ее реальный масштаб и где проходят ее пределы.

Актуальность статьи определяется тем, что исторический и современный планы данной проблематики чаще всего рассматриваются раздельно. Работы по истории кяхтинской торговли раскрывают роль приграничных узлов, режимов границы, посреднических структур и монгольского транзитного пространства [Мишакова, 2011; Единархова, 2015; Кузьмин и др., 2022]. Современные исследования сосредоточены на транспортной инфраструктуре, приграничном сотрудничестве, сопряжении китайских, российских и евразийских стратегий, а также на месте Монголии в новых континентальных связях [Борисов, Дондоков, Намжилова, 2017; Намжилова, 2018; Дондоков, Намжилова, 2022]. Однако связь между этими уровнями анализа раскрыта неполно. Историческая ось Китай – Монголия – Россия нередко фигурирует лишь как фон или символическое основание современного коридора. В данной статье коридор рассматривается как современная политико-инфраструктурная конфигурация, возникшая на базе исторически устойчивого сухопутного направления, но не сводимая ни к его прошлой институциональной форме, ни к риторике «возрождения» [Бадараев, Ван, 2019].

«Чайный путь» как историческая форма организации сухопутного пространства

Распространенная ошибка в интерпретации «Чайного пути» состоит в том, что его по-прежнему понимают главным образом как маршрут движения определенного товара. Между тем устойчивость этого направления обеспечивалась не только чайной специализацией. Оно опиралось на совокупность договорных режимов, транзитной

географии, пограничного регулирования, посреднических структур, складской и транспортной инфраструктуры, а также дипломатически обеспеченных форм межгосударственного взаимодействия [Коваль, 2013; Кальмина, Курас, 2019]. Поэтому «Чайный путь» следует рассматривать не как простую торговую дорогу, а как историческую форму организации сухопутного пространства.

Наиболее наглядно это проявлялось в кяхтинской торговле. Кяхта была не просто приграничным пунктом обмена, а узлом, где концентрировались торговые, правовые и административные функции. Движение товаров здесь было неотделимо от режима границы, признанных правил взаимодействия и деятельности посреднических групп, обеспечивавших воспроизводимость обмена [Мишакова, 2011; Единархова, 2015]. Следовательно, устойчивый оборот на столь протяженной оси держался не только на спросе и выгоде, но и на институциональной среде. Монголия в этой системе занимала не вспомогательное, а центральное положение. Монгольское пространство обеспечивало не просто прохождение караванов, а существование самой транзитной среды, связывавшей китайские торговые центры с российскими рынками. Уже в исторической перспективе ось Китай – Монголия – Россия представляла собой не двустороннюю линию с промежуточным звеном, а трехчастную конфигурацию, в которой каждая часть имела самостоятельное значение [Кальмина, Плеханова, 2016; Кузьмин и др., 2022].

Формула «нового Чайного пути» удобна в публичном и культурно-символическом плане, но в научном отношении нуждается в жестких оговорках. Между караванной системой прошлых веков и современным коридором слишком велик разрыв, чтобы говорить о прямом возрождении. Изменились транспорт, государственные формы, международно-правовые условия и сама структура внешней торговли. Современный коридор не наследует прежнюю институциональную организацию.

Однако полный отказ от исторического сопоставления также был бы неверным. Его аналитическая ценность состоит не в риторике «возрождения», а в возможности увидеть, что современный коридор развивается в пределах давно сложившейся оси сухопутного взаимодействия. Следовательно, речь должна идти не о восстановлении старого маршрута, а о новой актуализации исторически устойчивого направления.

Такой подход принципиален еще и потому, что он разводит историческую метафору и аналитический инструмент. Обращение к «Чайному пути» оправдано лишь тогда, когда оно помогает ответить на конкретный вопрос: что именно в современной конфигурации коридора объясняется длительностью данной оси, а что является продуктом исключительно современных стратегий, технологий и политико-экономических условий.

Именно в этом смысле «Чайный путь» остается продуктивной категорией для исследования. Он позволяет зафиксировать длительную устойчивость направления Китай – Монголия – Россия, не сводя современный коридор ни к повторению прошлого, ни к полностью новой реальности, лишенной исторического контекста.

Коридор Китай – Монголия – Россия в современной конфигурации континентального взаимодействия

Современный коридор Китай – Монголия – Россия нельзя рассматривать ни как изолированный транспортный маршрут, ни как производную от одного политического проекта. Его место определяется более широкой перестройкой континентального пространства, в рамках которой возрастает значение сухопутной инфраструктуры, транзита и межстрановой координации. На данное направление одновременно накладываются китайская инициатива «Один пояс – один путь», механизмы сопряжения с Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС), монгольская транспортная модернизация и российский «Поворот на Восток» [Грайворонский, 2018; Бабаев, Лузянин, 2024].

Перед нами не готовый интеграционный блок, а сложная конфигурация, соединяющая разные нормативные режимы, разные масштабы хозяйственной вовлеченности и разные стратегические логики. Коридор получил политико-документальное оформление, но пока не обрел такой институциональной плотности, которая позволяла бы говорить о глубокой интеграции. Корректнее понимать его как платформу координации, в пределах которой пересекаются несколько крупных направлений современной политики.

Ключевой вехой стала середина 2010-х гг., когда курс на сопряжение Евразийского экономического союза и китайского Экономического пояса Шелкового пути получил официальное политическое закрепление, а затем была подписана Программа создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия [Борисов, Дондоков, Намжилова, 2017; Александрова, 2019]. Эти решения перевели данное направление из состояния экспертной идеи и политической риторики в более оформленную межгосударственную рамку. Однако сами документы не сняли его структурной неоднородности: коридор продолжил развиваться как пространство наложения разных повесток, а не как единая и внутренне согласованная модель.

Положение коридора определяется сразу двумя масштабами. С одной стороны, он встроен в макроуровень современной Евразии и связан с представлениями о сухопутной инфраструктуре, логистике и сопряжении рынков. С другой стороны, его жизнеспособность зависит от вполне конкретных территорий: монгольских транспортных осей, приграничных переходов, узловых городов и региональных хозяйственных систем. Поэтому коридор существует одновременно как предмет стратегического проектирования и как практическая география приграничья.

Отсюда вытекает и более точная оценка интеграционного потенциала рассматриваемого направления. В строгом смысле интеграция предполагает высокую степень институционального сближения, плотность норм и устойчивость общего режима взаимодействия. В рассматриваемом случае политическая рамка присутствует, инфраструктурная связность развивается, но экономическая и нормативная консолидация остается ограниченной. Кроме того, коридор функционирует в условиях выраженной асимметрии экономических масштабов, инфраструктурной обеспеченности и административных режимов. Следовательно, речь идет не о сложившейся интеграционной системе, а о неравномерной форме сухопутной координации.

Монголия и приграничные территории как центральное звено сухопутной связности

В традиционных геополитических схемах Монголия нередко сводится к промежутку между Россией и Китаем. Такой взгляд упрощает саму природу сухопутной связности. Без Монголии рассматриваемая ось теряет свой территориальный каркас: именно монгольское пространство превращает абстрактную линию между двумя крупными государствами в реальную сухопутную конфигурацию.

Этот вывод в равной степени относится и к историческому «Чайному пути», и к современному коридору. В обоих случаях Монголия выступает не пустой транзитной зоной, а самостоятельной основой маршрута. Через нее проходит не только движение товаров, но и сама логика сухопутного взаимодействия. Поэтому корректнее говорить не о российско-китайских связях «через» Монголию, а о трехзвенной конфигурации Китай – Монголия – Россия.

Именно в пределах монгольской территории сходятся различные режимы координации: китайские инфраструктурные инициативы, российский восточный вектор, логика сопряжения с ЕАЭС и собственные задачи монгольской транспортной модернизации. В этом смысле Монголия выступает не периферийным элементом коридора, а его структурным ядром.

Аналогичным образом следует оценивать и роль приграничных территорий. Коридор не существует только на уровне политических деклараций. Он локализуется в конкретных точках пересечения, транспортных узлах, зонах таможенного и логистического сопряжения. Именно здесь становятся видны его реальные возможности и реальные ограничения: пропускная способность инфраструктуры, режимы границы, скорость движения потоков и локальные условия хозяйственной активности.

Для сухопутных направлений это особенно важно, поскольку они теснее морских коммуникаций зависят от состояния границы и качества смежных территорий. Исторически такую функцию выполняли узлы вроде Кяхты; сегодня ее выполняют переходы, логистические точки и транспортные центры. Между эпохами нельзя ставить знак равенства, однако функциональное сходство очевидно: в обоих случаях общая ось становится реальностью только через конкретные точки сопряжения.

Центральность Монголии и приграничных зон не означает автоматического преимущества. Именно здесь особенно заметны и слабости коридора: неравномерность инфраструктурного развития, зависимость от режима границы, различие административных порядков и высокая чувствительность к внешнеполитическим колебаниям. Тем не менее без монгольского пространства и без приграничных узлов данное направление в принципе не может сложиться как цельная сухопутная система.

Пределы интеграции коридора Китай – Монголия – Россия

Сопоставление исторического, пространственного и институционального уровней показывает, что коридор Китай – Монголия – Россия следует понимать прежде всего как форму современной сухопутной координации. Такое определение позволяет уйти

от слишком узкого представления о нем как о транспортной линии и одновременно избежать преувеличений, связанных с трактовкой его как уже сложившейся интеграции.

Рассматриваемое направление объединяет несколько уровней процессов. На одном уровне это инфраструктура и транзит. На другом – приграничное пространство и его пропускная способность. На третьем – межгосударственные рамки, программы и документы. На четвертом – историческая память о длительной устойчивости данной оси. Только совокупность этих измерений позволяет описать коридор как самостоятельный объект исследования.

Отсюда видна и ограниченность прежней формулы о «взаимодействии концепций». Она фиксирует важный аспект темы, но оставляет коридор в тени больших политических идей. Более продуктивен обратный ход: рассматривать крупные стратегии через конкретную пространственную конфигурацию, в которой они пересекаются, накладываются друг на друга и проверяются на практическую осуществимость.

В таком ракурсе коридор Китай – Монголия – Россия интересен не только сам по себе. Он позволяет увидеть, как в современной Евразии формируются сухопутные платформы взаимодействия. Обычно они возникают не как полностью спланированные и нормативно завершенные системы, а как многослойные пространства, где сочетаются историческая инерция маршрута, текущая политическая конъюнктура, инфраструктурные возможности, особенности приграничья и неравномерность хозяйственного наполнения.

Одним из наиболее существенных вопросов при анализе коридора Китай – Монголия – Россия остается вопрос о реальной степени его интегрированности. В научной и экспертной литературе наличие межгосударственных программ, документов о сопряжении и инфраструктурных проектов нередко воспринимается как достаточное основание для вывода о формировании интеграционного пространства. Однако подобная трактовка представляется чрезмерно расширительной. Политическое оформление направления, развитие транспортных связей и собственно интеграция не совпадают между собой ни по содержанию, ни по масштабу. Поэтому рассматриваемый коридор точнее определять не как завершенную интеграционную систему, а как форму межгосударственной координации, в которой сохраняется заметный разрыв между заявленной стратегической рамкой и глубиной реального сближения.

Такое уточнение важно потому, что само понятие интеграции предполагает не только наличие линии сообщения или набора совместных решений. В строгом смысле оно связано с устойчивостью общих правил, относительной совместимостью экономических режимов, плотностью воспроизводимых хозяйственных связей и такой степенью взаимной вовлеченности, при которой соответствующее пространство начинает функционировать как более цельная система. В случае коридора Китай – Монголия – Россия можно говорить о политически обозначенном и инфраструктурно развивающемся направлении, однако говорить о нем как о сложившемся интеграционном образовании пока преждевременно. Межгосударственная координация здесь выражена гораздо яснее, чем институциональная и хозяйственная консолидированность.

Причина состоит в том, что в пределах данного направления взаимодействуют государства с различными экономическими масштабами, различными стратегическими горизонтами и неодинаковыми представлениями о функциях самого коридора. Для

Китая он вписан в более широкую логику континентальной логистики, расширения сухопутной связанности и перераспределения внешнеэкономических маршрутов. Для Монголии данное направление связано прежде всего с реализацией транзитного потенциала, модернизацией транспортной системы и снижением эффектов внутриконтинентальной замкнутости. Для России коридор соотносится с восточным вектором развития, укреплением связей в азиатской части Евразии и поиском новых каналов внешнеэкономического взаимодействия. Эти установки пересекаются, но не образуют полностью единой стратегической платформы, вследствие чего коридор развивается как пространство наложения нескольких государственных логик, а не как результат их полного институционального совпадения [Грайворонский, 2018; Бабаев, Лузянин, 2024].

Не менее важно и то, что инфраструктурная связанность сама по себе еще не создает интеграционного качества. Наличие железнодорожных направлений, автомобильных трасс, переходов и логистических центров формирует материальную основу движения, но не гарантирует автоматически устойчивого хозяйственного сцепления территорий. Для того чтобы транспортная линия превратилась в интеграционное пространство, она должна поддерживаться регулярным спросом, согласованными административными процедурами, предсказуемыми режимами пересечения границы и воспроизводимыми интересами хозяйствующих субъектов. В противном случае инфраструктура остается технической возможностью, а не признаком внутренне связанной системы. Именно поэтому при анализе коридора важно учитывать не только карту маршрутов и программные документы, но и то, насколько отдельные элементы действительно соединены в единый рабочий контур.

Сходная проблема проявляется и на уровне хозяйственного наполнения. Пространство можно считать интегрируемым лишь тогда, когда экономические связи становятся достаточно плотными, регулярными и взаимно значимыми. Между тем применительно к направлению Китай – Монголия – Россия пока очевидна неравномерность такого наполнения. Она выражается в различии торговой интенсивности, в асимметрии структуры обмена, в неодинаковой включенности приграничных регионов и в том, что отдельные сегменты взаимодействия развиваются заметно быстрее других. В результате экономическая ткань коридора остается фрагментарной: она существует и местами демонстрирует рост, но еще не образует той внутренней целостности, которая позволяла бы говорить о завершенном интеграционном пространстве.

Особенно отчетливо пределы рассматриваемой модели видны в приграничном измерении. Именно на уровне переходов, сопредельных территорий, таможенно-логистических процедур и локальных узлов сопряжения обнаруживается степень соответствия между политическими декларациями и реальной организацией движения. Для сухопутных направлений этот уровень имеет принципиальное значение, поскольку любое замедление процедур, любое инфраструктурное сужение или любое расхождение нормативных режимов отражается не на отдельном участке, а на функционировании всей линии. В этом смысле приграничные территории выступают не просто периферией крупных стратегий, а тем уровнем, на котором проверяется жизнеспособность коридора как практической формы взаимодействия. Подобная зависимость от узлов сопряжения хорошо известна и в исторической ретроспективе, ко-

гда устойчивость обмена также определялась не абстрактной протяженностью маршрута, а состоянием конкретных пунктов, где соединялись торговые, административные и транзитные функции [Мишакова, 2011; Единархова, 2015; Кальмина, Плеханова, 2016].

В более широком плане коридор Китай – Монголия – Россия следует рассматривать как типичную для современной Евразии многослойную конструкцию, в которой политические проекты, транспортные интересы, торгово-экономические расчеты и региональные стратегии лишь частично совпадают друг с другом. Его нельзя свести ни к прямому продолжению какой-либо одной внешнеполитической инициативы, ни к полностью автономной системе, развивающейся по собственной внутренней логике. Он складывается под воздействием более широких международных процессов, зависит от характера российско-китайского взаимодействия, от места Монголии в континентальном транзите, от состояния мировой логистики и от внутренней динамики приграничных пространств. При таком сочетании факторов интеграция не может рассматриваться как автоматически заданный результат; напротив, она выступает как проблематичный и неравномерный процесс, пределы которого обнаруживаются уже на текущем этапе [Намжилова, 2018; Дондоков, Намжилова, 2022].

Тем самым коридор Китай – Монголия – Россия точнее определять не как сложившееся интеграционное пространство, а как формирующуюся систему сухопутной координации с незавершенной степенью институционального и хозяйственного сближения. Такое понимание позволяет избежать двух крайностей — как преувеличения интеграционного эффекта, так и чрезмерного упрощения, при котором коридор трактуется лишь как транспортная линия. Его современное состояние показывает, что политическая рамка способна опережать экономическую плотность связей, а инфраструктурное развитие — не устранять автоматически различий между национальными режимами и стратегическими интересами. Именно поэтому научно корректнее говорить о неравномерно складывающейся форме межгосударственного взаимодействия, нежели о завершенной модели интеграции.

В результате коридор Китай – Монголия – Россия предстает не как уже сложившееся интеграционное пространство и не как условное «возвращение» исторического маршрута в новых формах, а как развивающаяся система сухопутного взаимодействия, в которой долговременная пространственная ось сочетается с незавершенностью современных институциональных и хозяйственных связей. Это требует рассматривать данное направление одновременно в двух перспективах: как исторически устойчивую линию контактов во Внутренней Азии и как современную политико-инфраструктурную конфигурацию, степень внутренней целостности которой еще не достигла завершенного состояния. Именно из этого вытекают основные выводы проведенного исследования.

Заключение

Проведенное рассмотрение показывает, что сопоставление исторического «Чайного пути» и современного коридора Китай – Монголия – Россия возможно лишь

при отказе от прямолинейной логики «возрождения». Между караванной торговой системой прошлых веков и нынешними формами межгосударственного взаимодействия существует глубокий технологический, политико-правовой и институциональный разрыв. Вместе с тем сохраняется исторически устойчивая ось сухопутных связей, которая и в прошлом, и в настоящем придает направлению Китай – Монголия – Россия особое значение в пространстве Внутренней Азии.

Анализ позволяет сделать вывод, что современный коридор не сводится ни к символическому продолжению «Чайного пути», ни к простой производной от одной внешнеполитической инициативы. Он формируется на пересечении нескольких стратегических рамок, однако не исчерпывается ни китайской логикой континентальной связанности, ни российским восточным вектором, ни монгольской транзитной повесткой в отдельности. Именно поэтому его следует рассматривать как самостоятельную политико-инфраструктурную конфигурацию, в которой сочетаются историческая инерция направления, современные транспортные проекты, приграничные режимы и изменяющееся хозяйственное наполнение.

Принципиально важно, что центральное место в этой конфигурации принадлежит Монголии и приграничным территориям. Они выступают не промежуточным пространством между двумя крупными государствами, а необходимым территориальным основанием всей рассматриваемой системы. Через них становится видна реальная степень жизнеспособности коридора, поскольку именно на уровне узлов сопряжения, пограничных процедур и локальной инфраструктуры политические формулы проверяются практикой.

В то же время говорить о коридоре Китай – Монголия – Россия как о сложившемся интеграционном пространстве пока преждевременно. Политическая рамка и транспортная связанность здесь выражены заметно сильнее, чем институциональная и хозяйственная целостность. Сохраняются различия в стратегических интересах сторон, в режимах регулирования, в степени вовлеченности территорий и в плотности экономических связей. Это означает, что рассматриваемое направление находится скорее в стадии неравномерного формирования, чем в состоянии завершенной интеграции.

Современный коридор Китай – Монголия – Россия представляет собой развивающуюся форму сухопутной координации, возникшую на базе исторически длительной оси взаимодействия, но наполняемую уже иным политическим, инфраструктурным и экономическим содержанием. Именно такой подход позволяет избежать как упрощенной риторики «нового Чайного пути», так и недооценки исторической глубины данного направления. В научном плане это дает возможность рассматривать ось Китай – Монголия – Россия не как метафору и не как сумму разрозненных проектов, а как особый тип пространственной организации межгосударственного взаимодействия в современной Евразии.

Библиографический список

Александрова В.А. Сотрудничество России и Китая в рамках сопряжения ЕАЭС и проекта «Один пояс – один путь» // Скиф. Вопросы студенческой науки. 2019. № 12-1(40). С. 411–418.

Бабаев К.В., Лузянин С.Г. Поворот на Восток: восточноазиатский вектор России (2014–2024): монография / под общ. ред. С.А. Караганова. М.: Институт Китая и современной Азии РАН, 2024. 255 с.

Бадараев Д.Д., Ван И.Д. Монгольский коридор как ревитализация Великого чайного пути: возможности развития сотрудничества России, Монголии и Китая // Власть. 2019. Т. 26. № 9. С. 56–62. DOI: 10.31171/vlast.v26i9.6151.

Борисов Г.О., Дондоков З.Б.-Д., Намжилова В.О. Экономический коридор Китай – Монголия – Россия: режим ожидания // ЭКО. 2017. № 5(515). С. 98–106.

Грайворонский В. В. Китайский мегапроект «Экономический пояс Шелкового пути»: место и роль Монголии // Восточная аналитика. 2018. № 3. С. 49–59.

Дондоков З. Б.-Д., Намжилова В.О. Экономический коридор Китай – Монголия – Россия: выстраивание инфраструктурной связанности в условиях глобальных вызовов // ЭКО. 2022. Т. 52. № 12. С. 52–71. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-12-52-71.

Единархова Н.Е. Кяхта и кяхтинская торговля (40–60-е гг. XIX в.). Иркутск: Оттиск, 2015. 163 с.

Кальмина Л.В., Курас Л.В. Русско-китайская торговля через Кяхту в 1840–1900-е гг.: печальный детектив // Вестник Томского государственного университета. 2019. № 442. С. 122–125.

Кальмина Л.В., Плеханова А.М. Забайкальские города в торговом пространстве трансграничья (1880–1920-е гг.) // Власть. 2016. Т. 24. № 7. С. 193–198.

Коваль М.В. Пограничная русско-китайская торговля в XIX в. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2013. № 3. С. 20–30.

Кузьмин Ю.В., Козырская И.Е., Тагаров Б.Ж. История кяхтинской торговли и русского купечества в исследованиях Ж.З. Тагарова (1952–2020 гг.): к 70-летию со дня рождения // Историко-экономические исследования. 2022. Т. 23. № 3. С. 555–580. DOI: 10.17150/2308-2488.2022.23(3).555-580.

Мишакова О.Э. Кяхта: от караванной торговли до порто-франко. Из истории торговых отношений России и Китая в XVIII – первой половине XIX вв. // Вестник Бурятского государственного университета. 2011. Вып. 7. С. 46–50.

Намжилова В.О. Экономические коридоры на евразийском пространстве: инициативы Китая и мировой опыт // Россия и АТР. 2018. № 1(99). С. 65–81. DOI: 10.24411/1026-8804-2018-00004.

References

Aleksandrova V.A. (2019). Sotrudnichestvo Rossii i Kitaya v ramkah sopryazheniya EAES i proekta “Odin poyas – odin put'” [Russia and China Cooperation in the Framework of the Eurasian Economic Union (EAEU) and the Belt and Road Initiative]. Skif. Voprosy studencheskoj nauki [Skif. Student Science Issues]. No. 12-1(40). P. 411–418. (In Russian).

Babayev K.V., Luzyanin S.G. (2024). Povorot na Vostok: vostochnoaziatskij vektor Rossii (2014–2024): monografiya [Turn to the East: Russia’s East Asian Vector (2014–2024): Monograph]. Edited by S.A. Karaganov. Moscow: Institute of China and Modern Asia, Russian Academy of Sciences. 255 p. (In Russian).

Badarayev D.D., Wang I.D. (2019). Mongol'skij koridor kak revitalizaciya Velikogo chajnogo puti: vozmozhnosti razvitiya sotrudnichestva Rossii, Mongolii i Kitaya [The Mongolian Corridor as a Revitalization of the Great Tea Road: Opportunities for Developing Cooperation between Russia, Mongolia, and China]. Vlast’ [Power]. Vol. 26, No. 9. P. 56–62. (In Russian). DOI: 10.31171/vlast.v26i9.6151.

Borisov G.O., Dondokov Z.B.-D., Namzhilova V.O. (2017). Ekonomicheskij koridor Kitaj – Mongoliya – Rossiya: rezhim ozhidaniya [The China-Mongolia-Russia Economic Corridor: Standby Mode]. EKO. No. 5(515). P. 98–106. (In Russian).

Graivoronsky V.V. (2018). Kitajskij megaproekt “Ekonomicheskij poyas Shyolkovogo puti”: mesto i rol' Mongolii [The Chinese Megaproject “Silk Road Economic Belt”: Mongolia's Place and Role]. Vostochnaya analitika [Eastern Analytics]. No. 3. P. 49–59. (In Russian).

Dondokov Z.B.-D., Namzhilova V.O. (2022). Ekonomicheskij koridor Kitaj – Mongoliya – Rossiya: vystraivanie infrastrukturnoj svyazannosti v usloviyah global'nyh vyzovov [The China-Mongolia-Russia Economic Corridor: Building Infrastructure Connectivity in the Face of Global Challenges]. EKO. Vol. 52, No. 12. P. 52–71. (In Russian). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-12-52-71.

Edinarkhova N.E. Kyahta i kyahtinskaya torgovlya (40–60-e gg. XIX v.) [Kyakhta and Kyakhta Trade (1840s–1860s)]. Irkutsk: Ottisk. 163 p. (In Russian).

Kalmina L.V., Kuras L.V. (2019). Russko-kitajskaya torgovlya cherez Kyahtu v 1840–1900-e gg.: pechal'nyj detektiv [Russian-Chinese Trade via Kyakhta in the 1840s–1900s: A Sad Detective Story]. Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta [Bulletin of Tomsk State University]. No. 442. P. 122–125. (In Russian).

Kalmina L.V., Plekhanova A.M. (2016). Zabajkal'skie goroda v torgovom prostranstve transgranich'ya (1880–1920-e gg.) [Transbaikal Cities in the Cross-Border Trade Space (1880s–1920s)]. Vlast'. Vol. 24, No. 7. P. 193–198. (In Russian).

Koval M.V. (2013). Pogranichnaya russko-kitajskaya torgovlya v XIX v. [Russian-Chinese Border Trade in the 19th Century]. Vestnik Rossijskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Istoriya Rossii [Bulletin of the Peoples' Friendship University of Russia. Series: History of Russia]. No. 3. P. 20–30. (In Russian).

Kuzmin Yu.V., Kozyrskaya I.E., Tagarov B.Zh. (2022). Istoriya kyahtinskoj torgovli i russkogo kupechestva v issledovaniyah Zh. Z. Tagarova (1952–2020 gg.): k 70-letiyu so dnya rozhdeniya [The History of the Kyakhta Trade and Russian Merchants in the Research of Zh. Z. Tagarov (1952–2020): on the Occasion of his 70th Anniversary]. Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya [Historical and Economic Studies]. Vol. 23, No. 3. P. 555–580. (In Russian). DOI: 10.17150/2308-2488.2022.23(3).555-580

Mishakova O.E. (2011). Kyahta: ot karavannoj torgovli do porto-franko. Iz istorii torgovyh otnoshenij Rossii i Kitaya v XVIII – pervoj polovine XIX vv. [Kyakhta: From Caravan Trade to Free Porto. From the History of Trade Relations between Russia and China in the 18th – First Half of the 19th Centuries]. Vestnik Buryatskogo gosudarstvennogo universiteta [Bulletin of the Buryat State University]. Issue 7. P. 46–50. (In Russian).

Namzhilova V.O. (2018). Ekonomicheskie koridory na evrazijskom prostranstve: iniciativy Kitaya i mirovoj opyt [Economic Corridors in the Eurasian Space: China's Initiatives and Global Experience]. Rossiya i ATR [Russia and the Asia-Pacific Region]. No. 1(99). P. 65–81. (In Russian). DOI: 10.24411/1026-8804-2018-00004.

Поступила в редакцию: 05.05.2026 Received: 05 May 2026.
Принята к публикации: 19.05.2026. Accepted: 20 May 2026.