

УДК 656.2

© Захарова Виктория Васильевна

— кандидат исторических наук, доцент кафедры
«Теория права, история права и международное право»
Юридического института,
Российский университет транспорт
vic149@yandex.ru

Железная дорога как инструмент геополитики

Аннотация. Строительство железных дорог на ключевых направлениях всегда имело особое значение и легко могло превратиться в системообразующий фактор дальнейшего развития региона. Роль важнейших транспортных магистралей сложно переоценить — их влияние распространялось на преобразование природной среды, технический прогресс, развитие инженерной мысли, социальные преобразования, международную торговлю, градообразование, социокультурные процессы, изменения на рынке труда, политические процессы, в том числе на региональном и глобальном уровнях. Именно поэтому проблема изучения комплексного, системообразующего воздействия железнодорожного строительства на прочие сферы жизни общества остается актуальной и на сегодняшний день [1, с. 66—72]. В статье рассматривается комплексное воздействие железнодорожного строительства на все сферы общественного развития, анализируется влияние геополитических интересов на развитие железных дорог в условиях формирования мировой экономики на рубеже XIX—XX вв., рассматриваются условия создания Китайской Восточной железной дороги (КВЖД) и сложнейший характер задач, которые пришлось решать ее проектировщикам и строителям.

Ключевые слова: железнодорожное строительство; геополитика; системообразующий фактор; сферы влияния; мировая экономика; Транссибирская магистраль; КВЖД; Маньчжурия; восстание ихэтуаней.

© Viktoriya V. Zakharova

— Candidate of Historical Sciences, associate professor
of the department of theory of law, history
of law and international law, Law Institute,
Russian University of Transport

Railway as an instrument of geopolitics

Abstract. Railway construction in key areas has always been of particular importance and could easily become a system-forming factor for the further development of the region. The role of the most important highways is difficult to overestimate, because they influenced on natural environment, technical progress, development of engineering thought, social transformation, international trade, city formation, socio-cultural processes, changes in the labor market, political processes at the regional and global levels. That is why the study of the complex, system-forming effect of railway construction on other areas of society's life remains relevant today [1, p. 66-72]. The article deals with the complex impact of railway construction on all spheres of social development, analyzes the influence of geopolitical interests on the railway development in the conditions of the global economy in the XIX — XX centuries, discusses the conditions for the construction of the Chinese Eastern Railway (CERW) and the problems arose before its designers and builders.

Keywords: railway construction; geopolitics; system factor; spheres of influence; world economy; Trans-Siberian Railway; CERW; Manchuria; Boxer Uprising (Yihetuan Movement).

Если говорить о проявлении эффекта мультипликативности, то в макроэкономике это обозначает ситуацию, когда произведенное воздействие обладает свойством не сложения, а умножения и даже возведения в степень. Подобным эффектом обладали процессы бурного железнодорожного строительства, осуществляемого Англией в колониальном Индии. Отчасти это было вынужденным шагом — метрополия столкнулась с масштабной проблемой нехватки ресурсов для собственной текстильной промышленности. Первоначально важнейшую роль здесь играли хлопковые плантации в Новом Свете, однако неурожай и начавшиеся боевые действия в ходе войны Севера и Юга сделали невозможным прежнюю стабильность в обеспечении обрабатывающих предприятий Англии дешевым сырьем. Выход был найден в скорейшем развитии производства хлопка в Индии. Но для этого нужно было наладить удобную, быструю и современную транспортную сеть, что и было сделано колонизаторами в кратчайшие сроки. Одним из важнейших непосредственных результатов этого мероприятия стало быстрое формирование кадров технической интеллигенции из числа индусов, которые получали соответствующее образование и устраивались работать на железные дороги, что обеспечивало им стабильное и уважаемое положение. Шел процесс освоения новых стереотипов поведения, подходов к образованию, к адаптации в условиях модернизации индийского общества, перехода от традиционных структур к индустриальному типу развития. И это только одно из последствий

бурного железнодорожного строительства.

Еще одним ярким примером масштабного и системообразующего воздействия железнодорожного строительства буквально на все сферы общественного развития было строительство железных дорог на Диком Западе. И хотя на первом этапе исследователи отмечают множество недостатков и непродуманных деталей, принципиальный подход был верным: освоение новых территорий невозможно без нормальной транспортной инфраструктуры, а это, в свою очередь, приводит к масштабному воздействию на рынок строительных материалов, рабочую силу, возможности более быстрого и эффективного контроля над новыми территориями, мобильности населения, преобразованию природной среды и даже изменению культурных стереотипов [1, с. 72].

В данной статье более подробно речь пойдет о Китайской Восточной железной дороге (КВЖД) — уникальном и грандиозном проекте, реализованном в сложнейших условиях и имевшем огромные и многоплановые последствия. Тем не менее это почти забытая в массовом сознании история, а грандиозный потенциал и фантастические перспективы, открывавшиеся перед Россией вследствие реализации строительства КВЖД, увы, были утрачены в очень короткий исторический срок. Но тем не менее история создания Китайской Восточной железной дороги — это интереснейшая страница прошлого, а история, как говорил В. О. Ключевский, всегда строго наказывает за незнание своих уроков.

Решение о строительстве КВЖД было именно геополитическим. К концу XIX столетия международная расстановка сил стремительно меняется. Ведущие мировые державы устанавливают свой контроль над остальными территориями, превращая их либо в свои колонии, либо — если первое не удавалось — в зависимые территории.

Изобретение соответствующих транспортных средств и средств связи (телефон, радио, автомобиль, самолет и др.) позволило связать мир в единое целое, оперативно контролировать ситуацию в разных частях света.

Мир оказался поделен на сферы влияния и начался интенсивный процесс борьбы за его передел. Собственно, это и есть момент создания мировой экономики как единой системы и стартовый отсчет подготовки будущих мировых войн.

Мировые экономические процессы оказались в прямой зависимости от геополитических интересов ведущих западных держав [2, с. 12—17]. Российская империя на этом фоне была всерьез обеспокоена защитой своих территорий на Дальнем Востоке. Усиление Японии и раздел Китая на сферы влияния поставили на повестку дня важнейшую задачу связать европейскую Россию с ее отдаленными рубежами. С этой целью было инициировано и в кратчайшие сроки осуществлено сложнейшее мероприятие — строительство Транссибирской железнодорожной магистрали.

Однако природные условия для продолжения трассы в Забайкалье были чрезвычайно тяжелыми. После интенсивных споров под нажимом С. Ю. Витте (чрезвычайно влиятельного в те годы министра финансов) было принято решение не строить железнодорожную ветку вдоль Амура (хотя впоследствии это все равно пришлось сделать), а пойти другим путем. Он заключался в том, чтобы выпрямить Сибирскую магистраль, не огибая границы Китая, а проложив ветку железной дороги прямо через китайскую территорию (Маньчжурию), сократив тем самым свыше 500 км пути.

Китайское правительство согласилось на строительство. Доходы от постройки и эксплуатации дороги не облагались китайскими налогами, хотя Китай получил право выкупить магистраль через 36 лет после окончания строительства, а через 80 лет — право бесплатно получить дорогу в собственность. До этого момента КВЖД обладала правом экстерриториальности [3].

Создание и эксплуатация КВЖД сопровождалось чрезвычайно тяжелыми обстоятельствами: непроходимая местность, горные хребты, полноводные реки, необходимость детально изучать особенности природных условий, полное отсутствие инфраструктуры — все это превращало строительство в почти нереальную задачу.

К будущему месту строительства подвозились целые партии рабочих и инженеров, привлекались также местные кадры — китайцы и монголы. Охраной железнодорожных путей и складов занимались казаки. Для подвоза стройматериалов пришлось создать собственное речное пароходство КВЖД, включавшее более двух десятков судов. Создавать пришлось и огромное количество вспомогательных предприятий: среди них были кирпичные заводы, железнодорожные мастерские, лесоперерабатывающие заводы, угольные копи, телеграфные станции, магазины, медицинские пункты, школы, училища. Вдоль всей линии строительства КВЖД росли города, самым крупным из которых стал Харбин. До революции 1917 г. две трети жителей Харбина составляли русские. Неслучайно после 1917 г. Харбин станет крупнейшим центром белой эмиграции.

По сути, КВЖД представляла собой своеобразное «государство в государстве», с собственными границами, населением, законами, полицией, армией и главой в лице управляющего дорогой [4]. Еще недавно слабозаселенная местность быстро превращалась в один из самых динамично развивающихся районов Китая — за семь лет приток населения в Маньчжурию составил около 100% !

В ходе строительства КВЖД было сооружено 1464 моста, проложено 9 тоннелей сквозь скалы, в том числе уникальный проход через Хинганский горный хребет. Строились и сами железнодорожные станции, почтовые и складские помещения, жилье для сотрудников. Фактически с нуля создавались целые отрасли: золотодобыча, торговые предприятия,

банковский сектор, медицинские и учебные заведения. Много внимания уделялось пищевой промышленности: к 1915 г. обществу КВЖД принадлежало 11 сельскохозяйственных имений, производивших основные виды продовольствия, 26 пастек, несколько маслосеющих и сахарных заводов, 15 мельниц, число пароходов достигло 30 [5].

В ходе строительства КВЖД сотрудникам пришлось столкнуться еще с одной чрезвычайно тяжелой проблемой. На рубеже XIX—XX вв. в Китае вспыхнуло восстание ихэтуаней. Оно было направлено против всего, что несло западная цивилизация. Восставшие уничтожали все, что не соответствовало традиционным китайским ценностям, без разбора убивали всех иностранцев: военных, гражданских, мужчин, женщин, детей. Массовые разрушения коснулись и КВЖД: в 1900 г. восставшие захватили и разрушили 80% уже построенного к тому времени железнодорожного полотна, станций, складов, вспомогательных предприятий, телеграфа. Сплошные разрушения всех «следов цивилизации» сопровождались зверскими убийствами белых. Отдельные отряды защитников КВЖД вместе с гражданскими лицами пробивались к границе, но важнейшие, ключевые пункты было решено оборонять до последнего. Мужество защитников сыграло свою роль, а на помощь им вскоре пришли регулярные русские войска. Восстание было подавлено. Впоследствии китайские власти возместили материальную стоимость потерь, но потраченные силы и погибших служащих КВЖД было не вернуть.

Восстание ихэтуаней — не единственная трагическая страница в истории КВЖД. Несмотря на колоссальную роль, которую сыграла эта дорога в развитии Маньчжурии, очень скоро судьба магистрали стала предметом острых политических и военных конфликтов. Вся первую половину XX в. вокруг КВЖД происходили драматические события, связанные то с проигрышем России в русско-японской войне, то с революционными бурями 1917 г., то со сменой властей в самом Китае, то с оккупацией японскими войсками данных территорий и созданием на них марионеточного государства Маньчжоу-Го [5, с. 401]. Но несмотря на то что КВЖД не стала долговременным фактором укрепления российского влияния в Маньчжурии, строительство этой магистрали — это грандиозная эпопея, изучение которой является частью драматической истории нашей страны.

Литература

1. Захарова, В. В. Из истории становления железнодорожного транспорта России // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 8 (8).
2. Захарова, В. В. Империи: понятие, сущность, историческая роль // Юридическая гносеология. — 2017. — № 1.
3. Буркова, В. Д. Дальневосточные магистрали России. — Хабаровск, 1997.
4. Козлова, А. Рельсы судьбы. История КВЖД. Русские в Китае // Отечественные записки. — 2008. — № 3(42).
5. Аблова, Н. Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). — М., 2005.

References

1. Zakharova, V. V. Iz istorii stanovleniya zheleznodorozhnogo transporta Rossii [From the History of the Formation of Railway Transport in Russia]// Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2016. — № 8 (8).
2. Zakharova, V. V. Imperii: ponyatiye, sushchnost', istoricheskaya rol' [Imperia: concept, essence, historical role]// Yuridicheskaya gnoseologiya. — 2017. — № 1.
3. Burkova, V. D. Dal'nevostochnyye magistrali Rossii [Far Eastern Highways of Russia]. — Khabarovsk, 1997.
4. Kozlova, A. Rel'sy sud'by. Istoriya KVZHD. Russkiye v Kitaye [Rails of fate. History of the CER. Russians in China]// Otechestvennyye zapiski. — 2008. — № 3(42).
5. Ablova, N. Ye. KVZHD i rossiyskaya emigratsiya v Kitaye: mezhdunarodnyye i politicheskiye aspekty istorii (pervaya polovina KHKH v.) [CEL and Russian emigration in China: international and political aspects of history (first half of the twentieth century)]. — M., 2005.