

Е. Р. Абдуллаева, А. А. Тимофеев
E. Abdullaeva, A. Timofeev
г. Челябинск, ЮУрГУ
Chelyabinsk, SUSU

**КИТАЙСКО-ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА: ВЛИЯНИЕ
НА ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ РОССИИ И КИТАЯ
В 1898–1905 ГГ.**

**CHINA EASTERN RAILWAY: INFLUENCE ON THE GEOPOLITICAL
RELATIONS BETWEEN RUSSIA AND CHINA IN 1898–1905**

Аннотация: В статье исследуется ключевой период истории России и Китая – 1898–1905 годы, фокусируясь на строительстве и влиянии железнодорожного пути на геополитические отношения двух держав. Авторы анализируют значимость этого инфраструктурного проекта для экономического развития и взаимодействия между странами, а также его влияние на баланс сил в регионе. Авторы раскрывают аспекты дипломатии, торговли и военной стратегии, связанные с постройкой железной дороги, предоставляя читателям свою точку зрения на данное историческое событие.

Ключевые слова: строительство инфраструктуры; экономическое развитие; дипломатия; торговля; военная стратегия; геополитические отношения.

Abstract: The article explores a key period in the history of Russia and China – 1898–1905, focusing on the construction and influence of the railway on the geopolitical relations of the two powers. The authors analyze the importance of this infrastructure project for economic development and interaction between countries, as well as its impact on the balance of power in the region. The article reveals aspects of diplomacy, trade and military strategy related to the construction of the railway, providing readers with an analysis of this historical event.

Keywords: infrastructure construction; economic development; diplomacy; trade; military strategy; geopolitical relations.

Геополитические отношения между Россией и Китаем являются одной из ключевых тем в истории двух стран. Китайско-Восточная Железная Дорога стала важным аспектом этих отношений в период с 1898 по 1905 год. Актуальность данной темы заключается в том, что исторические отношения между Россией и Китаем оказывают влияние на современную политическую карту региона. Исследование геополитических отношений этих стран в заданный период, связанных с КВЖД, имеет большое значение для понимания исторического контекста и влияния этого проекта на развитие обеих стран. Результаты исследования помогут увидеть причины противостояния и сотрудничества между двумя странами и понять роль КВЖД в преодолении геополитических вызовов.

Для изучения влияния КВЖД на геополитические отношения между Россией и Китаем важно обратить внимание на тексты договоров и соглашений, в частности, «Англо-китайский протокол» 1898 г., а также договоры, касающиеся строительства и эксплуатации КВЖД. Изучение официальных документов и докладов, касающихся строительства и управления КВЖД, например, докладов о строительстве железной дороги, протоколов встреч и переговоров, поможет понять политические аспекты этого проекта. Работы историков, посвященные КВЖД и ее влиянию на геополитические отношения между Россией и Китаем, являются важным аспектом исследования. Отметим работы таких авторов, как В. М. Раутенберг, А. И. Океанский, Клаус Мейер, которые рассматривали эту тему в различные исторические периоды.

В дореволюционный период исторические исследования по теме были ограничены и в основном ориентированы на описание событий, связанных с постройкой КВЖД. Одним из ключевых историков этого периода был В. М. Раутенберг, его «История сношений России с Китаем» (1902 г.) содержит анализ строительства железной дороги и его последствий для политических отношений между странами. В советский период исследования стали более критическими и аналитическими. Значительный вклад в изучение темы внес А. И. Океанский. Его работа «Советско-китайские договоры по поводу КВЖД» (1954 г.) представляет анализ различных договоров между странами, касающихся строительства и эксплуатации железной дороги. В современных исследованиях по теме оцениваются как исторические аспекты строительства КВЖД и ее влияния на геополитические отношения, так и последствия этого проекта для современных отношений между двумя странами. Например, Клаус Мейер «The East Manchurian Railway and the Russo-Japanese War» (2016 г.).

В начале 1898 г. было принято решение о строительстве КВЖД. Этот проект имел стратегическое значение для Российской Империи, т. к. обеспечивал контроль над железнодорожным маршрутом до Тихого океана и укреплял присутствие в Китае [12; 2, с. 1–3].

Строительство КВЖД разделили на несколько этапов. Первый этап заключался в создании разведочных команд, которые в 1898 г. отправились в Маньчжурию, чтобы изучить маршрут и особенности местности. Затем были проведены геодезические и геологические изыскания, а также строительство достаточного количества железнодорожных мостов и тоннелей. Трудности, с которыми столкнулись строители КВЖД, были связаны с прохождением через сложные рельефные условия и реки. Например, строительство тоннеля под рекой Шайлянь представляло сложность из-за глинистых грунтов и наличия подземных вод. Использовались новые технологии и архитектурные решения для укрепления грунта и возведения устойчивого тоннеля. Условия работы в Маньчжурии также создавали проблемы. Это был приграничный регион, где строительству активно противодействовали бандиты и пираты. В связи с этим строители сталкивались с непрерывными атаками и военными конфликтами [4, с. 19–24; 5, с. 11–18; 6, с. 27–33].

Завершение строительства КВЖД пришлось на 1903 г. В этом же году была проведена первая эксплуатационная поездка по новой железной дороге.

Для реализации этого проекта использовались новаторские методы и технологии, которые позволили преодолеть природные и инженерные преграды. Рассмотрим некоторые из технологических достижений: Использование железобетона, пневматических инструментов, железнодорожного подъемника, применение новых технологий прокладки пути, использование паровых двигателей. Строительство стало испытанием для инженеров и строителей из-за географических и технических препятствий, таких как гористая местность, реки и речные долины, труднодоступная местность, неблагоприятные климатические условия, охрана безопасности [7, с. 248–256; 8].

Строительство КВЖД оказало влияние на дипломатические отношения между странами, а также сыграло важную роль в формировании партнерства в азиатском регионе. Эта инфраструктурная развязка обеспечила России доступ к важным торговым путям и ресурсам в Азии. В то же время строительство железной дороги вызвало опасения со стороны китайского правительства и западных стран, т. к. это могло создать предпосылки для увеличения влияния России в Китае. В контексте партнерства в регионе важно отметить, что строительство КВЖД способствовало укреплению экономических связей между странами. При этом строительство железной дороги вызвало напряженность в международных отношениях [1, с. 56–69; 3 с. 23–35.].

Рассмотрим, как именно КВЖД повлияла на геополитическую обстановку и военные возможности России и Китая в период с 1898 по 1905 годы. Строительство КВЖД позволило России создать железнодорожное сообщение между центром и Дальним Востоком, обеспечивая быструю и эффективную транспортную связь для переброски войск и военного оборудования. КВЖД имела стратегическое значение для обороноспособности России на Дальнем Востоке, обеспечивая быстрый доступ к важным регионам в случае военного конфликта. Для Китая строительство КВЖД имело большое значение, поскольку она способствовала усилению влияния России в Маньчжурии, что в свою очередь могло угрожать территориальной целостности Китая [11, с. 4–52].

Это создавало напряженность в регионе и влияло на международные отношения. Строительство КВЖД привело к тому, что Россия получила права аренды и управления некоторыми участками железной дороги на территории Китая, что означало потерю Китаем части суверенитета над своими территориями. Строительство КВЖД обусловило увеличение военного присутствия России на территории Китая, особенно в Маньчжурии. Это вызывало опасения среди китайских властей о возможной потере контроля над своей территорией. Рассмотренный период был временем великой игры между державами за влияние на Китай, и строительство КВЖД вполне вписывалось в этот контекст. Экономическое доминирование, связанное с деятельностью железной дороги, могло привести к зависимости Китая от России и ущемлению национальных интересов. Эти факторы создавали сложную и напряженную обстановку, которая влияла на дипломатические и военные отношения между странами [9, с. 55–62; 10, с. 10–115].

Можно сделать вывод, что КВЖД не только сыграла ключевую роль в обеспечении транспортной связи и экономического развития региона, но и влияла на безопасность и обороноспособность стран, вызывая опасения и конфликты.

КВЖД стала одним из факторов, определяющих стратегические интересы России и Китая в Азии в указанный период. Россия использовала железную дорогу для укрепления своих позиций на Дальнем Востоке, что вызывало беспокойство у Китая и других государств. Построение КВЖД стало символом геополитической борьбы за влияние в регионе, однако также сделало очевидной необходимость дипломатического регулирования интересов сторон.

Библиографический список

1. Данилов, Ю. А. Россия и Китай в борьбе за Восточную Железную дорогу / Ю. А. Данилов. – Исторический вестник. – 2005. – № 24. – С. 56–69.
2. Договор, заключенный в Айгуне 16 мая 1858 г. // Сборник документов, относящихся к Китайской Восточной железной дороге. – Харбин : Издание Канцелярии Правления Общества Китайской Восточной железной дороги, 1922. – С. 1–3. – https://vk.com/wall-200782618_746?ysclid=lu2s820scl448219762.
3. Иванов, Д. А. Роль железных дорог в формировании геополитических интересов России и Китая в конце XIX века – начале XX века / Д. А. Иванов // Исторические записки. – 2007. – № 11. – С. 23–35.
4. Конвенция заключенная между Россией и Китаем 15 марта 1898 г. // Сборник документов, относящихся к Китайской Восточной железной дороге. – Харбин : Издание Канцелярии Правления Общества Китайской Восточной железной дороги, 1922. – С. 19–24. – https://vk.com/wall-200782618_746?ysclid=lu2s820scl448219762.
5. Контракт на постройку и эксплуатацию Китайской Восточной железной дороги. 27 августа 1896 г. // Сборник документов, относящихся к Китайской Восточной железной дороге. – Харбин : Издание Канцелярии Правления Общества Китайской Восточной железной дороги, 1922. – С. 11–18. – https://vk.com/wall-200782618_746?ysclid=lu2s820scl448219762.
6. Контракт на постройку и эксплуатацию Южно-Маньчжурской ветки КВЖД 24 июня 1898 г. // Сборник документов, относящихся к Китайской Восточной железной дороге. – Харбин : Издание Канцелярии Правления Общества Китайской Восточной железной дороги, 1922. – С. 27–33. – https://vk.com/wall-200782618_746?ysclid=lu2s820scl448219762.
7. Кротовой, М. В. Зигзаги судьбы инженера Владимира Барри / М. В. Кротовой // Диалог со временем. – 2019. – С. 248–256.
8. Мещеряков, А. Ю. Фронтирный кейс русского инженера КВЖД: письма Г. С. Москвитина (1898–1901) / А. Ю. Мещеряков. – <https://jfs.today/index.php/jfs/article/view/160>.
9. Портсмутский трактат 1-ого сентября 1905 г. // Сборник документов, относящихся к Китайской Восточной железной дороге. – Харбин : Издание Канцелярии Правления Общества Китайской Восточной железной дороги, 1922. – С. 55–62. – https://vk.com/wall-200782618_746?ysclid=lu2s820scl448219762.
10. Смирнов, В. Н. Политика России на Дальнем Востоке и Восточная Железная дорога в конце XIX – начале XX века / В. Н. Смирнов // История и культура Востока : материалы международной научной конференции. – Новосибирск, 2001. – С. 102–115.

11. Соглашение между Российским и Китайским правительствами 26 марта 1902 // Сборник документов, относящихся к Китайской Восточной железной дороге. – Харбин : Издание Канцелярии Правления Общества Китайской Восточной железной дороги, 1922. – С. 48–52. – https://vk.com/wall-200782618_746?ysclid=lu2s820scl448219762.

12. С. Ю. Витте. Воспоминания. – М. : Альфа-Книга, 2017. – 1200 с.