ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ РОССИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ – РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ ОБЗОР

Шведов В.Г., Ткаченко Г.Г.,

Тихоокеанский институт географии ДВО РАН, Владивосток

Аннотация. Одним из приоритетов формирования железнодорожной сети является геополитический, который рассматривает её как один из «инструментов» осуществления контроля над определённой территорией и обеспечения её обороноспособности. Это положение достаточно чётко проявилось на Дальнем Востоке, где российское железнодорожное строительство насчитывает более ста лет. В течение этого времени конкретные магистрали создавались в данном регионе не только с целью его хозяйственного освоения, но и для защиты его восточных рубежей от внешних посягательств, отстаивания интересов России на Дальнем Востоке и в бассейне Тихого океана.

Ключевые слова. *Россия, Дальний Восток, национальные интересы, геополитические приоритеты, железный дороги.*

GEOPOLITICAL PRIORITIES OF RUSSIAN RAILWAY CONSTRUCTION IN THE FAR EAST – A RETROSPECTIVE REVIEW

Shvedov V.G., Tkachenko G.G.

Pacific Geographical Institute of FEBRAS, Vladivostok

Abstract. One of the priorities in the formation of the railway network is geopolitical, which considers it as one of the “instruments” for exercising control over a certain territory and ensuring its defense capability. This situation is quite clearly visible in the Far East, where Russian railway construction has been going on for more than a hundred years. During this time, highways were created in this region not only for the purpose of its economic development and establishing connections with the western part of the country, but also to protect its eastern borders from external encroachment, defending Russia's interests in the Far East and the Pacific Ocean basin.

Key words. *Russia, Far East, national interests, geopolitical priorities, railways.*

Введение. В 2022 г. группа сотрудников лаборатории ТХС Тихоокеанского института географии ДВО РАН под руководством П.Я. Бакланова выделила Большое дальневосточное транспортное кольцо, рассмотрев его пространственную структуру и функциональную специфику этого образования [1]. Данное направление исследований в настоящее время продолжено изучением Амурского трансграничного транспортного кольца, имеющего важное экономическое значение для России и для Китая. Его основу составляет железнодорожная сеть, анализ формирования которой показал, что ныне составляющие её элементы зачастую изначально сооружались в соответствии не только с экономическими, но и геополитическими императивами.

Причина этого состояла в том, что в течение длительного времени Дальний Восток представлял собой регион межгосударственных противоречий, которые зачастую угрожали национальным интересам и территориальной целостности России. Одним из действенных ответов на эти вызовы стало сооружение железных дорог, посредством которых укреплялся региональный оборонительный потенциал и которые играли огромную роль в сдерживании и отражении внешних агрессивных акций.

Материалы и методы. Материалами для данного исследования стали тексты тематических монографий, материалы научных статей, ресурсы сети Интернет, официальные

документы. При этом использовались методы: ретроспективного, сопоставительного и хроно-пространственного анализа, картографического, библиографического.

Результаты и их обсуждение. По итогам Айгуньского (1858 г.) и Пекинского (1860 г.) договоров в состав России вошла территория площадью более 600 тыс. км². Теперь ей предстояло освоение огромного массива заброшенных и неосвоенных земель в регионе, где происходило стремительное обострение геополитических проблем. В переживавшей системный коллапс Империи Цин ширилось движение хунхузов – организованных бандгрупп, преступная деятельность и на российское пограничье [8]. Одновременно Великобритания не оставляла попыток вытеснения России из бассейна Тихого океана [18]. При этом ею был взят курс на создание здесь мощного, антироссийски настроенного союзника – Японии, наращивая её военный потенциал и поощряя её агрессивные амбиции [4]. В этой связи важнейшей задачей России на Дальнем Востоке стало укрепление его обороноспособности. Одной из мер по её реализации должно было стать железнодорожное строительство в регионе.

Геополитическое значение железных дорог стало очевидным едва ли не с самого начала их эксплуатации [6]. Благодаря таким качествам поездов как скорость, всепогодность и грузоподъёмность, появилась возможность быстрого перемещения на большие расстояния крупных воинских соединений с тяжёлыми вооружениями, их регулярного снабжения, создания вдоль трасс опорных пунктов. Это позволяло устанавливать контроль над такими обширными пространствами, как Дикий Запад в Северной Америке или внутренние районы Индостана.

Учитывая эти реалии, Российский Генеральный штаб принял в 1886 г. решение о проведении изыскательских работ на Дальнем Востоке. Пионерным проектом стало создание Байкало-Амурской магистрали (БАМ), которую предполагалось провести от станции Усть-Кут до реки Муя севернее Байкала, и далее через село Пермское на Нижнем Амуре (современный Комсомольск-на-Амуре) до порта Императорская (современная Советская) Гавань на берегу Татарского пролива. Такая схема объяснялась её, в первую очередь, стратегическим назначением – ликвидацией состояния "островного" положения вооружённых сил России на юге Дальнего Востока. Соответственно, БАМ должен был проходить на значительном отдалении от государственной границы. Но работавшая в 1889 г. на данном маршруте экспедиция полковника Николая Афанасьевича Волошинова вынесла отрицательное заключение по данному проекту: его реализация при имевшихся технических и технологических возможностях была в то время невозможна. Собранные материалы поступили на хранение в архив. Тем более, что текущая геополитическая обстановка требовала иных решений.

В конце столетия участились набеги хунхузов на Приморье, где ощущалась нехватка российских вооружённых сил [14]. Одним из средств противодействия им стало повышение мобильности размещённых здесь пехотных подразделений. С этой целью в 1891 г. началось сооружение Уссурийской железной дороги, завершённое в 1897 г. Соединив Владивосток и Хабаровск, она установила прочную связь между двумя важнейшими центрами российского Дальнего Востока, прикрыла границу вдоль Уссури, сделала возможной переброску воинских подкреплений из Приамурья. Ещё более существенным представлялся выбор маршрута для пролонгации на Дальнем Востоке трассы Транссиба.

Закладка Транссибирской магистрали состоялась в 1892 г. в Челябинске; в 1897 г. она достигла Читы. Вопрос о её продлении вызвал дискуссию. Таковое представлялось логичным к северу от государственной границы до Хабаровска. Но был выбран проект министра финансов Сергея Юрьевича Витте – напрямую от Читы до Владивостока по территории Империи Цин. В его пользу приводились не только экономические соображения (сокращение протяжённости трассы на 800 км), но и геополитические доводы [11].

К этому времени системный кризис Империи Цин приобрел уже необратимый характер. Освободительная борьба китайского населения этой страны против иноэтнического господства маньчжуров тесно переплеталась с различного толка анархическими движениями и разгулом организованного криминалитета. Поражение, которое эта страна потерпела от

европейских держав во II Опиумной войне, сохранило за ней лишь формальный суверенитет, превратило в объект экономического разграбления. Вскоре к числу победителей над Империей Цин присоединилась Япония, которая не скрывала планов обширных территориальных захватов. Таким образом, Россия была поставлена перед фактом усиления возле её юго-восточного фланга позиций агрессивного государства. В этой обстановке было принято решение о максимально возможном укреплении своих позиций в регионе; тем более, что Империя Цин, имея опыт российской военной и дипломатической поддержки, против этого не возражала [12].

В 1897 г. началось строительство Китайской Восточной железной дороги (КВЖД), а годом позже, от узловой станции Харбин – Южно-Маньчжурской магистрали (ЮМЖД) до взятой Россией в аренду Квантунской области (Ляодунский полуостров). Строительство обеих трасс было завершено в 1903 г. Но полностью реализовать заложенный в них потенциал не удалось. Эти магистрали находились ещё в тестовом режиме, когда началась война с Японией (1904 – 1905 гг.). По её итогам, ЮМЖД была утрачена, а КВЖД оказалась на линии соприкосновения с враждебным соседом. Это возродило идею сооружения Амурской железной дороги по маршруту Чита – Хабаровск – Владивосток. Её строительство, началось в 1907 г., а движение по ней было открыто в 1915 г. Этой трассе изначально придавалось важное стратегическое значение [9], поэтому она прокладывалась максимально близко к границе, чтобы при необходимости обеспечивать военное прикрытие рубежа на любом его участке.

Фактически, Амурская железная дорога продолжила основную трассу Транссиба до Владивостока, открыв второй маршрут до этого города и порта, что позволило в значительной степени нивелировать потерю ЮМЖД. К 1917 г., благодаря открытию Амурской ветви, грузооборот Транссиба на дистанции Чита – Владивосток превысил 2,5 млн. т [16]. Также произошло существенное наращивание численности и повышение мобильности российских вооружённых сил на Дальнем Востоке.

Но дальнейшие события вокруг российских железных дорог в регионе развивались по сложному сценарию. Во время Гражданской войны они не раз переходили из рук в руки сражавшихся сторон. В конечном итоге контроль над ними установила Советская Россия: над Транссибом – в 1922 г. и над КВЖД – в 1924. Но если с функционированием первой из них проблем не возникало, то работа второй была существенно осложнена. Контролировавшая Северо-Восточный Китай полукриминальная Фэньтяньская группировка неоднократно совершала вооружённые провокации против неё, самая крупная из которых произошла в 1929 г. Обстановка ещё больше обострилась после нападения Японии на Китай в 1931 г., так как было известно, что она вынашивает агрессивные планы и относительно СССР. При этом не вызывало сомнений, что КВЖД будет захвачена в первые же часы столкновения [7]. В сложившихся условиях в 1935 г. было принято решение о продаже КВЖД прояпонскому марионеточному правительству Маньчжоу-Го.

Таким образом, в распоряжении Японии оказалась стратегическая магистраль, позволявшая ей оперативно маневрировать своими вооружёнными силами на пространстве от Забайкалья до Приморья. КВЖД была обращена в основу военно-транспортного строительства: от её полотна было сооружено около тридцати ответвлений протяжённостью 13,7 тыс. км. Все они были направлены к советской границе и на две трети имели военное назначение [3]. Кроме того, потенциальный противник располагал новейшими по тем временам родами войск – танками и авиацией. Данные обстоятельства сделали Транссиб крайне уязвимым. Поэтому, помимо мер по организации его обороноспособности, было принято решение о возвращении к проекту БАМа как дороги, находящей вне зоны поражения первым ударом неприятеля.

БАМ строился в суровых условиях силами 160 тыс. заключённых под ведомством НКВД. К 1941 г. было проложено несколько прогонов, которые достраивались навстречу друг другу. Но в это время были получены сведения о том, что увязшая в боевых действиях в Китае и на Тихом океане Япония не в состоянии открыть фронт против СССР. По этой причине строительство БАМа было остановлено, а участки его полотна в 1942 г. переброшены на

возведение магистрали Саратов – Сталинград; сохранилась лишь ветка Советская Гавань – Комсомольск-на-Амуре для перевозки грузов, полученных по Ленд-Лизу.

Стратегическое значение Транссиба в полной мере проявилось во время Великой Отечественной и Советско-японской (1945 г.) войн. За 1941 – 1945 г. по нему в сутки на советско-германский фронт перевозилось до 600 т грузов, полученных морем из США и Канады, а в 1945 г. в преддверии войны с Японией по Транссибу с Запада было перемещено 400 тыс. солдат, более 7 тыс. артиллерийских орудий и миномётов, более 2 тыс. танков. Плотность движения поездов по этой трассы была увеличена на 20 эшелонов в сутки [10].

Война с Японией в 1945 г. завершилась победой СССР, и одним из её итогов стал вопрос о государственной принадлежности железных дорог на северо-востоке Китая. С одной стороны, КВЖД и ЮМЖД создавались российским строителями и изначально были вписаны в систему российских логистических интересов, которые в значительной мере унаследовал Советский Союз; но с другой – они представляли собой объекты иностранного экстерриториального присутствия на территории Китая, что в определённой степени ущемляло его суверенитет. В результате было принято решение о советско-китайском кондоминиуме над этими магистралями, а железные дороги, построенные японцами, переходили в собственность Китая. Однако это положение оказалось временным.

В 1950 г. было заключено соглашение о полной передаче КВЖД и ЮМЖД Китаю, состоявшееся 1 января 1953. Эту акцию обусловил комплекс причин двусторонних советско-китайских отношений, в том числе среди которых были и идеологические установки [17]. Таким образом, из всего российского железнодорожного наследия на Дальнем Востоке, СССР сохранил за собой лишь Транссиб.

Короткий послевоенный период до начала 1960х годов стал временем разностороннего сотрудничества СССР и Китая, в том числе – и в сфере транспорта. Транссиб на дальневосточной дистанции и КВЖД работали по совмещённому графику. Советские грузы по маршруту Чита – Владивосток следовали по китайской территории в условиях упрощённого таможенного режима. Проектировалось открытие прямого железнодорожного сообщения Харбина с Хабаровском и Благовещенском. Но последующее осложнение советско-китайских отношений разрушило эту схему вплоть до полного прекращения трансграничного движения поездов в регионе.

Дальнейшее ухудшение отношений между Москвой и Пекином вновь создало потенциальную угрозу Транссибу. Вдобавок, СССР имел и иные многоплановые геополитические интересы в бассейне Тихого океана – помощь Вьетнаму в отражении им агрессии США, поддержка просоветских политических движений в странах Азии и Латинской Америки, усиление собственного оборонного потенциала на Чукотке и Камчатке. По этим причинам, помимо прочих соображений, состоялось очередное возвращение к идее создания БАМа [5] – магистрали, дублирующей Транссиб, а также – как "канала", расширяющего возможности транспортного доступа страны к тихоокеанской акватории.

Возведение БАМа началось в 1974 г. и велось с небольшими корректировками по уже известной трассе силами почти 150 тыс. строителей [2]. Но хотя технически возможности конца XX века уже позволяли осуществлять этот проект, сложность и суровость природных условий существенно замедляли его реализацию. Вдобавок, Советский Союз к этому времени уже вступил в период спада темпов своего развития и роста системных проблем в экономике [15]. Это вылилось в замедление хода работ, их не всегда достаточное техническое обеспечение и качественное исполнение. Стоимость строительства вскоре превысила плановое финансирование, достигнув суммы в 17,7 млрд. советских рублей, что сделало БАМ самым дорогим объектом дорожного строительства в СССР.

Укладка полотна этой магистрали завершилось в 1989 г. Однако выяснилось, что вступив в тяжёлый кризис, страна не в состоянии поддерживать её в рабочем состоянии. Возрождение БАМа состоялось в текущем столетии и в иных условиях, которые являются предметом отдельного рассмотрения.

Заключение.

Социально-экономическое освоение и развитие территории практически никогда не отделимы от геополитической проблематики. Это объясняется тем, что и сама территория, и её население, природно-ресурсный и производственный потенциалы, созданные культурные ценности нуждаются в обеспечении безопасности как от существующих, так и от потенциальных угроз.

Для данной проблемы характерно разнообразие форм и степеней проявления, она охватывает все основные сферы жизни и деятельности общества, так или иначе влияет на состояние большинства производственных отраслей. В числе таковых находится и транспорт, который во все времена и везде рассматривался как сфера двойного, гражданского и военного, назначения [13].

Современная железнодорожная сеть в российско-китайском пограничье представляет собой динамичную систему, которая в настоящее время развивается в русле экономических интересов и взаимодействия обеих стран. Но почти за 150 лет своего формирования она складывалась под ощутимым влиянием геополитических императивов, в соответствии с территориально-политическими интересами различных региональных сил. В этой связи определённый интерес представляет её эволюция из объекта преимущественно военного назначения в объект международного сотрудничества, чему должно быть уделено пристальное внимание.

Благодарность. Исследование выполнено в рамках темы государственного задания Тихоокеанского института географии ДВО РАН № 125022102815-5.

Литература

1. Бакланов П.Я., Мошков А.В., Ткаченко Г.Г., Шведов В.Г. Дальневосточное транспортно-экономическое кольцо: структура и функции в пространственном развитии региона // Вестник Московского университета. Серия 5. География. 2023. № 2. С. 73 – 88
2. БАМ в цифрах [электронный ресурс]. URL: <https://arzamas.academy/materials/1729> (дата обращения 12.03.2025).
3. Блюхер В.К. Речь на XVII съезде ВКП(б). Стенографический отчёт Съезда. М.: Политиздат, 1934. 720 с.
4. Бугрова М.С. Проблема Китая в дальневосточной политике Великобритании в 70-х - первой половине 90-х гг. XIX века. Специальность 07.00.03 Всеобщая история." Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук / Бугрова Мария Сергеевна, М.: Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова. М., 2009. 245 с.
5. Власов С.А. Байкало-Амурская магистраль [электронный ресурс]. URL: <https://bigenc.ru/c/baikalo-amurskaia-magistral-4cf1d8> (дата обращения 04.03.2025).
6. Горбунов А.А. Железнодорожный транспорт в геополитической стратегии России М.: ИНФРА-М, 2007. 371 с.
7. Горбунов Е.А. Схватка с чёрным драконом. М.: Вече, 2002. 512 с.
8. Ершов Д.В. Хунхузы: необъявленная война. М.: Центрполиграф, 2010. 350 с.
9. История железнодорожного транспорта России / Под ред. Е.Я. Красовского. СПб.: издательство Санкт-Петербургского государственного университета путей сообщения, 1994. Т. I. 335 с.
10. Ковалёв И.В. Транспорт в Великой отечественной войне. М.: Наука, 1981. 480 с.
11. Мелихов Г.В. Маньчжурия далёкая и близкая. М.: Наука, 1991. 315 с.
12. Нарочницкий А.Л., Грубер А.А., Сладковский М.И., Бурлингас И.Я. Международные отношения на Дальнем Востоке с конца XVI века до 1917 года. М.: Мысль, 1973. 324 с.

13. Политическая и военная география / Под ред. К.И. Спидченко. М.: Воениздат, 1980. 408 с.
14. Рудаков И.С. Начало формирования воинских подразделений в областях Дальнего Востока России во второй половине XIX века // Известия АлтГУ. 2007. № 4/3. С. 151 – 155.
15. Ткаченко Г.Г., Шведов В.Г. Формирование и трансформация отраслевой структуры промышленности прибрежных городских поселений Приморского края // Московский экономический журнал. 2024. № 7. С. 164 – 187.
16. Шведов В.Г. Историческая политическая география: обзор становления, теоретические основы, практика. Владивосток: Дальнаука, 2006. 257 с.
17. Manchurian Railways and the Opening of China. Ed. by B. Elleman & S. Kotkin/ N.Y.: M. E. Sharp C° Press. 2010. Pp. 235.
18. Nish I. Politics, Trade and Communication in East Asia: Thoughts on Anglo-Russian Relations, 1861 – 1907 // Modern Asian Studies. 1987. Issue 4. pp. 667 – 678.