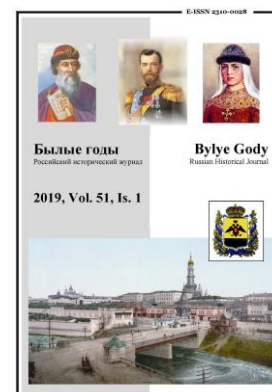


Copyright © 2019 by International Network Center for
Fundamental and Applied Research
Copyright © 2019 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the USA
Co-published in the Slovak Republic
Bylye Gody
Has been issued since 2006.

E-ISSN: 2310-0028
Vol. 51. Is. 1. pp. 348-356. 2019
DOI: 10.13187/bg.2019.1.348
Journal homepage: <http://ejournal52.com>



Retrospectives of the Formation of the Social-Economic Infrastructure of the Chinese Eastern Railway

Svetlana Yu. Tsohla ^{a, *}, Nataliia A. Simchenko ^a, Irina G. Pavlenko ^a

^a V.I. Vernadsky Crimean Federal University, Russian Federation

Abstract

The article analyses the process of creating of the socio-economic infrastructure of the Chinese Eastern Railway (CER) by the Russian Empire. The analysis of the transfer of advanced Russian scientific and technical experience into the construction of the Great Siberian Route is made. The authors have analyzed the implementation of the CER project as the megaproject at the beginning of the 20th century on the territory of another country. Moreover, the role of the labor exploits of Russians is highlighted in the work. It is underlined that the Russian engineering decisions were successful despite on the lack of accurate geographical and topographical data, difficult natural and domestic factors and low level of culture and technical illiteracy of the Chinese. The phenomenon of the labor exploits is analyzed in the framework of implementation of CER project in Russian Empire. The formation of the socio-economic infrastructure of the CER played a huge role in the development of the Russian Empire and China. Due to the construction of the CER, the Chinese Manchuria began to develop as an industrialized and cultural center of China. Furthermore, the creation of the socio-economic infrastructure of the CER allowed the strategy developing of Russian Empire in the Asian region in the conditions of growing challenges and threats.

Keywords: Russian Empire, Chinese Eastern Railway, technologies, infrastructure, labor exploits.

1. Введение

Достижение Россией национальных приоритетов в сфере науки и техники с целью обеспечения научно-технологического лидерства на мировой арене обуславливает необходимость реализации подходов как к аккумулированию научных знаний внутри страны, так и к дальнейшему экспорту передовых наукоемких технологий. В этой связи, несомненно, важным является изучение исторического опыта трансляции Россией технико-технологических методов создания мегаинфраструктурных проектов. В качестве одного из таких масштабных зарубежных проектов является строительство Российской империей Китайско-Восточной железной дороги (далее – КВЖД). Это был исторически первый проект зарубежного строительства России. История строительства КВЖД непосредственно связана с укреплением влияния страны на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX веков.

Несмотря на сложные природно-ландшафтные и экономические условия, военно-политические события, железнодорожный путь общей протяженностью около 3 тыс. км построили на территории Китая за рекордные шесть лет. Признанное одним из величайших транспортных сооружений прошлого века КВЖД остается активно задействованной и в настоящее время. Это большое инженерно-техническое достижение и огромная заслуга талантливых инженеров, многочисленных работников и строителей, а также государственных деятелей. Исторический опыт успешного проектирования, выполнения многоцелевого замысла, организации совместной работы

* Corresponding author

E-mail addresses: s.tsohla@yandex.ru (S.Yu. Tsohla), natalysimchenko@yandex.ru (N.A. Simchenko), pavlenko-irina82@mail.ru (I.G. Pavlenko)

представителей разных народов и культур достойны детального изучения и использования в современных условиях развития общества.

2. Материалы и методы

2.1. В качестве источников исследования использованы архивные и опубликованные данные. Изучены документальные материалы Российского государственного исторического архива о деятельности Общества Китайско-Восточной железной дороги, тематические материалы научных публикаций, а также социально-экономическая статистика.

2.2. Достижение целей исследования обусловило применение методов сравнительно-исторического анализа, функционального и структурно-логического анализа, а также метода контент-анализа архивных материалов, позволяющих провести осмысление сущности успеха международного проекта в сфере строительства КВЖД, способов формирования экономической и социальной инфраструктуры для обеспечения созидательных мотивов и ответственного отношения к общему делу в истории России.

3. Обсуждение

Проект КВЖД вызывал много мнений и споров среди приближенных к российскому императору, которые не утихали практически на всех стадиях ее строительства: от проектирования до подведения итогов. Опубликованные записи государственных деятелей Российского правительства и мемуарная литература позволяют судить об отношении к проекту, условиях подготовки и выполнения строительства магистрали (Нилус, 1923). За многолетний период функционирования КВЖД учеными неоднократно обсуждалось ее значение, в том числе международное, рассматривался ряд вооруженных конфликтов вокруг этого объекта, высказывались различные мнения: от восхваления в качестве «своеобразного феномена» (Аблова, 1993: 71) до обвинений в «стратегической ошибочности» (Широкоград, 2006: 304). Изучение исторического наследия, социокультурного влияния строительства железнодорожной магистрали проводили отечественные (Таскина, 1994) и зарубежные исследователи (Wolff et al., 1999). Строительство КВЖД, имевшее высокую оценку и мировое признание, получило проверку временем. Несомненным остается то, что масштабность проведенных изыскательских и строительно-монтажных работ, умелая организация вспомогательных производств, социальное обустройство в возникших поселениях, распространение образовательных и культурных традиций оказали существенное влияние на дальнейшее социально-экономическое развитие обеих стран. Рассматривая этот, во всех смыслах непростой проект, в настоящем исследовании акцент будет сделан на инфраструктурном обустройстве: формировании экономических и социальных условий не только для материально-технического обеспечения работ, но и жизнедеятельности людей.

4. Результаты

При решении вопроса о выборе направления конечного участка строительства Великого Сибирского пути был выбран вариант проведения железной дороги по территории Китая с целью сокращения расстояния и снижения расхода средств. Активно поддерживая этот проект, министр финансов С.Ю. Витте отмечал, что «... необходима железная дорога, проходящая по кратчайшему направлению во Владивосток; для этого она должна пройти через северную часть Монголии и Маньчжурии; ... дорога эта нужна и в экономическом отношении, так как она подымет производительность и наших русских владений, где она пройдет, и также производительность тех китайских владений, через которые она будет идти. ... Дорога эта, вероятно, будет встречена без всякой злобы ...» (Витте, 1960: 54). России крайне необходимо было наладить надежное транспортное сообщение с территорией Дальнего Востока в первую очередь для укрепления защиты государства, а также «изменения имиджа России за рубежом» (Wolff et al., 1999: 9). При этом открывались новые возможности решения экономических задач – через расширение рынка сбыта товаров наращивать торгово-инвестиционные операции. Помимо этого, весомыми были политические и стратегические цели строительства железной дороги через Маньчжурию.

Обсуждение планов строительства КВЖД сопровождалось подготовительной работой, прежде всего финансово-правового обеспечения. В декабре 1895 года российским императором Николаем II был утвержден Устав Русско-Китайского банка для формирования средств на различные банковские операции по территории Дальнего Востока, международные операции (Quested et al., 1977: 2), а также для получения железнодорожных и иных концессий на всей территории Китая (Собрание законов, 1899: 698). Уже в мае 1896 года подписанный двусторонний договор о союзе и о постройке КВЖД сдержал положение, по которому «китайское правительство дает согласие на постройку железнодорожной линии через китайские провинции, Амурскую и Гирискую, по направлению к Владивостоку» (Официальные документы, 1958: 73). И по контракту между Китаем и Русско-Китайским банком, именно последнему «вверялась постройка и эксплуатация этой линии» (Официальные документы, 1958: 74). В свою очередь Русско-Китайский банк создает для этих целей «Общество Китайской Восточной железной дороги» с акционерным капиталом в 5 миллионов кредитных рублей (Собрание законов, 1896: 752). Российское правительство, в свою очередь, приняло

на себя обязательство гарантировать «Обществу КВЖД» покрытие всех расходов по эксплуатации дороги, соответствующим платежам и облигациям. Срок концессии устанавливался на 80 лет со времени открытия движения по всей линии. Так определились источники финансирования и основные экономические участники проекта.

При сооружении КВЖД за рубежом, проходившей по отчужденной территории, потребовалось обеспечение безопасности и охраны дороги. Поэтому была сформирована «охранная стража» КВЖД, численность которой от начала до завершения работ увеличилась с 800 до 16 тыс. солдат – «настоящая армия, оснащенная стрелковым оружием и десятками артиллерийских орудий, бронепоездами, канонерками» (РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 1177. Л. 10, 21–23).

Для проведения изыскательских работ сформированные группы русских инженеров и техников были направлены в Маньчжурию в апреле 1897 года. Несмотря на сложности, встречающиеся в новых условиях, изыскания выполнялись результативно. Все здесь было особенным и непривычным: местная природа, погода, бытовые условия, непонятный язык наемных работников, их неопытность, но при этом наблюдался открытый интерес к происходящим изменениям. «Во многих деревнях жители впервые видели европейцев. Нас окружали толпы китайцев, которые ощупывали наши сапоги, платье и с большим любопытством разглядывали тарантасы, русские телеги и все невиданное ими никогда раньше», – отражено в воспоминаниях участников событий (Нилус, 1923: 46).

Изыскания проводились в тяжелых бытовых условиях для участников, необходимо было привыкать к окружению, другому питанию и жилью. Приехавшие «не имели представления о Маньчжурии, поэтому запаслись на дорогу всем, даже крупой. Оказалось, что у китайцев можно было купить везде пшено, разные овощи: картофель, огурцы, капусту китайскую, арбузы. Все это значительно облегчало заботы о пропитании. ... Местность вначале представляла собой голую, незасеянную степь с солончаками; травы для корма лошадей не было, им давали измельченный и посыпанный мукой болотный камыш. Воды также почти не было. Ночевать, несмотря на зимнее время, приходилось в степи, в палатках» (Нилус, 1923: 52).

Хорошо было налажено решение не только производственных, но и социальных вопросов. Проявлялось заботливое отношение к снабжению провизией, расселению во временное жилье, внимательное отношение к подчиненным. Отмечалось, что серьезных конфликтов между работниками не происходило, для контроля обстановки разрешалось объезжать группы изыскательских районов, выявлять настроения и оказывать необходимую поддержку.

Основные изыскания были закончены в январе 1898 года, и тогда в Северо-Восточном Китае началось масштабное строительство и обустройство прилегающей территории: прокладывался железнодорожное полотно, возводились мосты, туннели, станции, а также жилые поселки, города, их инфраструктурные объекты. Проблемы при прокладке магистрали возникали, прежде всего, из-за отсутствия налаженной строительной индустрии и материалов, готовой техники, обученного персонала. В «Историческом обзоре КВЖД» отмечается: «Не было стали, чугуна, железа – словом, все, до последнего гвоздя включительно, приходилось доставлять чуть ли не кругосветным путем; с великими трудностями удалось наладить добычу на местах таких необходимых строительных материалов, как лес, камень, известь» (Нилус, 1923: 58).

Всего на постройке КВЖД работало до 200 тысяч человек многих национальностей (Маркизов, 2003: 13). Должности технического персонала занимали специалисты из России, а для прочих работ набирались желающие среди местного населения и приезжие работники из других провинций Китая. Страна известна многочисленностью своего населения, а проявленные выносливость и надежность были основными достоинствами китайской рабочей силы. В основном использовался ручной труд и соответствующие орудия, приспособления: корзины, носилки, лопаты, ломы, топоры, пилы и др. Прибывших на строительство учили также приемам работы в новом железнодорожном деле. В книге Е.Х. Нилуса отражены такие воспоминания: «Мы показали местным китайцам, какая работа нам от них нужна. Когда они поняли, что насыпь должна иметь откосы известного уклона, они стали применять в деталях приемы, выработанные их долголетним опытом» (Нилус, 1923: 77).

Продуктивность труда китайских работников была значительно меньше, чем русских, но окупалась нетребовательностью к жизненным условиям и трудовой дисциплиной. Замечено, что «продовольствовать китайских рабочих, как показала практика, значительно легче, чем русские артели, ... отпускаемая китайцам провизия ограничивалась только следующими продуктами: мука, пшено, бобовое масло, соль, табак. Все остальное, например, мясо, сахар, рис составляет для них предмет роскоши и отпускается только в большие праздники, которых у китайцев всего три, по сезонам – весенний, летний и осенний праздники» (Нилус, 1923: 78). Также организовывали небольшие развлечения после работы на строительстве, проводили совместные вечера, беседы и танцы, встречи с проезжими путешественниками, которые рассказывали об увиденном и делились своими впечатлениями.

В 1900 году огромный ущерб КВЖД был нанесен восстанием «ихэтуаней» («боксерское восстание») в Китае. Повстанцы убивали людей, работавших на стройке, уничтожали готовые железнодорожные пути, портили технику, разрушали и грабили склады, жгли жилые помещения. Строительство было продолжено только после подавления восстания, и одновременно возобновлялось разрушенное хозяйство, привлекались новые работники.

В июле 1903 года, несмотря на имеющиеся недоделки, КВЖД была передана в эксплуатацию. Общая длина железной дороги, по мнению И.М. Попова, составила 2580 км (Попов, 2004: 258). Однако с учетом возведенных подъездных путей и боковых вспомогательных веток длина всех железнодорожных путей достигала почти 3 тысячи км (Таблица 1).

Таблица 1. Протяженность КВЖД по участкам

Участки дороги	Сроки выполнения	Расстояние, км	Доля, %
Участок: Китайский разъезд – Маньчжурия	1900 г.	374	12,8
Участок: Маньчжурия – Никольское	1903 г.	1520	52,1
Участок: Харбин – Порт-Артур – Дальний	Конец 1903 г.	1025	35,1
Всего		2919	100

Источник: составлено авторами по данным (Широкоград, 2006: 325)

Общую величину стоимости сооружения КВЖД можно определить только примерно из-за малочисленности сохранившихся документов, отсутствия полного учета, а также по причине ведения «слабого финансового контроля в области строительства железных дорог» (Якунин, 2010: 27). При первоначальной смете КВЖД в 228,74 млн. руб., составленной в мае 1899 года, расходы на строительство железной дороги, согласно Отчету по постройке Китайской Восточной железной дороги (по железнодорожному предприятию) на 1 января 1904 года, составляли 374 955 598 руб. 12 коп. (Отчет, 1905: 6). Есть также утверждения, что «в целом расходы по постройке КВЖД за весь период составили почти 500 миллионов золотых рублей» (Маркизов, 2003: 10). Это свидетельствует о том, что проект беспрецедентного строительства потребовал вложения огромных средств для его реализации, и только постоянное финансирование, гарантированное российским правительством, позволило выполнить полный объем работ. М.П. Федоров, исследовавший экономическое положение Сибирской магистрали, писал о том, что «стоимость одной версты КВЖД составила в среднем 158 тыс. руб., что было в 3 раза выше, чем на Сибирской дороге и в 1,5 раза – чем в Европейской части России» (Федоров, 1912: 18).

По завершении строительства железной дороги было сформировано Эксплуатационное управление КВЖД и многочисленные отделы: юридический, военный, технический, земельный, счетно-финансовый, врачебно-санитарный и другие (РГИА. Ф. 323. Оп. 5). Переход от строительства к эксплуатации потребовал для работы новых кадров и иных профессий. Инженерно-техническое обслуживание осуществлялось русскими специалистами. Подбор и расстановка других кадров велась на конкурсной основе. На службу в КВЖД принимали только в возрасте старше 16 лет. При этом российские граждане должны были предоставить набор документов: об образовании, отношении к воинской службе, вероисповедании и удостоверение личности. На китайских граждан такие правила не распространялись, и их принимали на работу без обязательных документов. Многие из числа строителей остались и продолжили работать на эксплуатации железной дороги, обучаясь новым навыкам у наставников. Число служащих на момент ввода магистрали в эксплуатацию, как указано в книге Г.В. Мелехова, составляло «39 тыс. человек, из них русских было 18 тыс., а китайцев – 21 тыс., австрийцев, итальянцев, швейцарцев и турок было вместе 17 человек, еще 17 японцев и 9 корейцев» (Мелихов, 1991: 55–56).

При остром дефиците кадров создавались особые условия для привлечения квалифицированной рабочей силы путем повышенной оплаты. Имеются отдельные сравнительные данные о расценках в оплате труда разных регионов. С. Рупин указывает, что «на сооружении Южно-Маньчжурской железной дороги простые рабочие получали по 500–700 руб. в год (при средней заработной плате их коллег в России на рубеже XIX–XX вв. в 200 руб.), техники и десятники – 1,2–3 тыс. руб., начальники дистанции – 4–8 тыс. руб., начальник отделения – 30 тыс. руб., начальник КВЖД – 40 тыс. руб., главный инженер – 75 тыс. руб. (для сравнения: генеральный комиссар Маньчжурии, генерал-лейтенант имел оклад по должности в 18 тыс. руб.). Начальнику станции в России платили 35–40 руб. в месяц, тогда как на КВЖД уже 100–125 руб., т.е. в три раза больше» (Рупин, 1904: 124).

Заложенные при строительстве магистрали общественные устои и попытки введения социальных норм продолжали развиваться при ее эксплуатации. Основная масса работавших в железнодорожной компании обеспечивалась жильем в казенных домах, иным – оплачивались квартирные и иные бытовые расходы. Служащие и рабочие пользовались бесплатным проездом. Большое внимание руководством магистрали уделялось медицинскому обслуживанию сотрудников и

обустройству соответствующей инфраструктуры. Для этого по Приказу по КВЖД от 01.07.1903 № 3 было установлено 19 врачебных участков: 7 участков на западной ветке, 7 участков на южной ветке и 5 участков на восточной ветке. Всего лечебная сеть располагала 759 койками, в штате работало 23 врача. П.Э. Ратманов, изучая медицинское обеспечение КВЖД, выделяет такие основные задачи врачебно-санитарного отдела, как «организация врачебного дела на линии, оказание врачебной помощи всем служащим дороги и чинам пограничной стражи, их семьям, а также посторонним лицам, заболевшим или пострадавшим от несчастных случаев на дороге» и др. (Ратманов, 2009: 133). Следовательно, охват медицинским обслуживанием не только работников и пассажиров железной дороги, но и причастного населения способствовал ведению контроля над эпидемиологической ситуацией, которая была очень напряженной в те годы.

Последовавшие события также вносили сложности в работу магистрали: это был период Русско-японской войны 1904–1905 гг., затем 1906 год и эвакуация русских войск из Маньчжурии. В Записке «О значении Восточно-Китайской железной дороги для нашей дальнейшей политики в Манчжурии» от 10 апреля 1906 года военный комиссар Хэйлунцзянской провинции Генерального штаба полковник Линда указывает на обязательность «твердо стоять и настаивать на оставлении за нами на прежних основаниях Восточной Китайской железной дороги», излагает свое мнение о ее военных и экономических преимуществах (РГИА. Ф. 1622. Оп. 1. Д. 940. Л. 1). И только с 1907 года, преодолев трудности и последствия военного периода, КВЖД стала работать в нормальных условиях, ежегодно наращивая объемы грузовых и пассажирских перевозок (Таблица 2).

Таблица 2. Динамика перевозки грузов и доходов КВЖД в период 1907–1911 гг.

Показатели	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Перевозки грузов, всего (млн. пуд.)	27,1	33,4	44,7	57,8	74,9
Структура по видам грузов, %					
хлебные грузы	43,6	50,9	57,3	57,6	60,9
лесные материалы	17,3	12,2	6,7	8,5	5,7
чай	11,4	9,0	6,0	5,9	3,9
соль	1,9	5,7	7,6	5,0	4,4
прочие грузы	25,8	22,2	22,4	23,0	25,1
Темпы роста перевозок, %	-	123,2	133,8	129,3	129,6
Доход от перевозок, всего млн. руб.	7,7	8,2	8,4	10,5	12,4
Темпы роста дохода от перевозок, %	-	106,5	102,4	125,0	118,1

Источник: составлено авторами с использованием данных (Буркова, 1997)

Поначалу общая загрузка дороги росла, но достигалось это в основном за счет увеличивающегося потока сельскохозяйственных грузов, предназначенных на вывоз (зерно, сено). Темпы роста доходности отставали от увеличения перевозок, и такая ситуация потребовала выработки дополнительных способов экономического регулирования в работе железнодорожной магистрали. В 1908 году правительство Российской империи выделило КВЖД во Владивостокском порту транзитную гавань. Тогда и стали применяться инструменты стимулирования пассажирских и грузоперевозок. В книге А.Б. Широкограда отмечено, что «дорога ввела льготный тариф. Широко стала практиковаться выдача ссуд предпринимателям под поступающие грузы (до 1 млн. руб. в 1906–1907 гг.)» (Широкоград, 2006: 364). И количество пассажиров железной дороги существенно возросло: 1907 год – 442 тыс. человек, 1910 год – 947 тыс. человек, 1912 год – свыше 1100 тыс. человек. Это укрепило экономические выгоды и увеличило загрузку КВЖД.

Сооружение железнодорожной магистрали изменило статус самой Маньчжурии, превратив ее из отсталой провинции в экономически развитую и культурную территорию. Большие средства инвестировались в благоустройство и жилищное строительство, активно расширялись торговый бизнес и банковский сектор. Внешняя торговля Маньчжурии стала развиваться через экспорт выращиваемых бобовых культур в европейские и другие страны.

Такому успеху во многом способствовала своевременно сформированная инфраструктура в качестве системы материально-технического обеспечения строительства и социально-культурного обустройства жизни населения. Железнодорожники построили многие предприятия, фабрики и заводы, заработали механические мастерские, лесопильни и пр. В городах, растущих вдоль железной дороги, открывались больницы, школы, магазины, библиотеки. По мнению А.П. Суходолова,

«оживилась хозяйственная жизнь вдоль реки Сунгари. На ней и на других реках бассейна специальные отряды проводили гидрографические исследования. Строились пристани, расчищались русла, устанавливались сигнальные маяки» (Суходолов, 2014, 75).

Уникальной стала история города Харбина, который был создан практически на пустыре как место для размещения строителей будущей железной дороги, а через сто лет он стал уже мегаполисом, сейчас – это город, где живут 5,9 млн. чел., всего население Харбинского городского округа составляет 10,6 млн. чел. (Population et al., 2018). Изначально значительную часть населения составляли железнодорожники, приехавшие из России, затем к ним присоединились военные, купцы, промышленники, члены их семей. Они обустроили свою среду проживания, превратив небольшой поселок с названием Сунгари в настоящий русский город, хотя и за пределами Российской империи (Wolff et al., 1999: 27). Рост Харбина связан был «с концентрацией русского населения и активным развитием градообразующих функций» (Козыренко, 2018: 197). С 1901 года площадь вновь построенных жилых помещений в городе возрастала ежегодно на 22 750 кв. м. В связи с ростом численности населения строились разные здания, не только промышленные, но и социальные: Управление дороги, штабы охраны, мужские и женские коммерческие училища, гостиницы, больницы, почтово-телеграфные станции, школы для мальчиков и девочек, др. Зафиксированы статистические сведения о населении Харбина по итогам первой переписи 1903 года, которое «составило 44576 человек (38983 мужчины и 5593 женщины, т.е. 87,5 % и 12,5 % соответственно)» (Широкоград, 2006: 320). При этом структура населения свидетельствует, что русские подданные составляли 34,9 %, китайские – 63,6 %, японские – 1 % и все другие – 0,5 %. Материалы переписи также отразили, что среди трудозанятых 63 % – работали на железной дороге. Такие данные еще раз подтверждают важность функционирования железнодорожной магистрали, дающей и социальное развитие.

В зоне отчуждения железной дороги была выстроена также не только административная, но и образовательная система, включая выпуск учебников, соблюдение сроков обучения, выделение ассигнований для системного образования и функционирования учебных заведений. В Харбине еще активнее, чем в среднем по России, создавались детские организации.

Культура – это память и изображение истории города. Сейчас в Музее провинции Хэйлунцзян, который располагается в здании одного из первых магазинов «Москва», отдельно обустроена экспозиция КВЖД и русского периода. К сожалению, сохранившихся экспонатов немного, но среди предметов быта в интерьерах комнат прежних жителей можно увидеть пианино – символ культурного уровня населения. Харбинцы очень любили хоры (были светские и церковные). Л.А. Быстрянцева пишет, что «первый самодеятельный хор пел на маленькой сцене Железнодорожного собрания. В этом здании ставились оперы, оперетты, драматические спектакли, выступал симфонический оркестр, приезжали знаменитости из России и других стран. Потом появились Коммерческое собрание, другие театры, в том числе летние, много кинематографов, балетные, музыкальные и театральные студии» (Быстрянцева, 2007: 17). Можно только искренне удивляться тем усилиям, которые прилагались для гармонии общества и обогащения культурной жизни города. Нынешний Оперный театр (культурный центр) в Харбине, вошедший в список лучших архитектурных проектов 2016 года, представляет собой прекрасный образец современного искусства и демонстрирует приверженность заложенному в начале прошлого века уровню культурных ценностей.

В Харбине издавались русские газеты и журналы, выпускались литературно-художественные сборники, книги, устраивались литературные и музыкальные конкурсы. Их содержание затрагивало различные сферы интересов общества: политику, экономику, культуру, религию, науку, технику и др. В работе Е.П. Таскиной о печатных изданиях в Харбине отмечено, что «одними из первых газет на русском языке были «Харбин и Харбинский вестник (листок)» (Таскина, 1994: 62). Далее стали издавать «Новый край», «Харбин», «Вестник Востока» («Новая жизнь») и ежедневную газету «Юаньдун бао» на китайском языке (с целью углубления дружественного экономического сотрудничества русской и китайской диаспор Маньчжурии). Создавалась прочная основа взаимного сотрудничества и взаимоуважения, характерная для всего дальнейшего периода эксплуатации железной дороги и жизни русских поселенцев.

Последующие исторические периоды были насыщены событиями, в т.ч. вокруг КВЖД. Но все они неоднократно доказывали важность железной дороги для провинции и страны в целом, неизменную востребованность магистрали. Очень символично, что на рубеже XXI века сооружение первой скоростной железной дороги в Китае, связывающей север и северо-восток страны, проходило параллельно существующей дороге, которая все еще остается главной магистралью, загруженной грузовыми и пассажирскими перевозками.

5. Заключение

Исследование ретроспектив создания социально-экономической инфраструктуры Китайско-Восточной железной дороги Российской империей свидетельствует об имевшем месте значимом государственном опыте трансфера технико-технологических инноваций в процесс формирования инфраструктуры на территории другого государства. Несмотря на все трудности, сопровождавшие

сооружение КВЖД, реализация данного мегапроекта сыграла огромную роль в развитии двух стран. Именно благодаря строительству КВЖД, китайская Маньчжурия сформировалась как промышленно-развитый и культурный центр Китая. Эта магистраль была важна и для России, в первую очередь для наращивания стратегического присутствия в регионе в условиях существования острых угроз и вызовов. При всем этом сформированное инфраструктурное обустройство – активное финансирование, экономическое стимулирование и социальное обустройство жизни – проявлялось в результатах многосторонней деятельности, способствовало рекордным срокам реализации проекта, успешному функционированию магистрали и всего ее хозяйства, укрепляя взаимопонимание и взаимодействие стран. Более того, строительство КВЖД Российской империей демонстрирует положительный опыт трудовых успехов русских тружеников. Понимание сущности трудового подвига, источника происхождения созидательных мотивов и ответственного отношения к труду позволяет объяснить определенные закономерности влияния трудовой деятельности на социально-экономические процессы развития общества, планировать достижение социального и экономического эффектов в практико-преобразовательной деятельности, а также способствует воспитанию у молодежи не только чувства гордости и долга перед Родиной, сохранению памяти о деятельности тружеников, но и ответственному отношению к труду и созидательной деятельности.

6. Благодарности

Исследование проводилось в рамках Программы развития ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет имени В.И. Вернадского» на 2015–2024 годы».

Литература

Аблова, 1998 – Аблова Н. История КВЖД и российской колонии в Маньчжурии в конце XIX – начале XX вв. (1896–1917 гг.) // *Белорусский журнал международного права и международных отношений*. 1998. № 3. С. 62–72.

Быстрянцева, 2007 – Быстрянцева Л.А. Исторический очерк строительства и развития КВЖД и Харбина // *Восход*. 2007. № 12 (164), Декабрь. С. 14–19.

Собрание законов, 1899 – Высочайше утвержденный устав Русско-Китайского банка // Полное собрание законов Российской империи, собрание третье. СПб.: Государственная типография, 1899. Т. XV, 1895, № 12242. С. 698–707.

Собрание законов, 1896 – Высочайше утвержденный устав Общества Китайской восточной железной дороги // Полное собрание законов Российской империи, собрание третье. СПб.: Государственная типография, 1899. Т. XVI, отделение I, 1896, № 13486. С. 749–757.

Буркова, 1997 – Дальневосточная магистраль России / Сост. В.Ф. Буркова, В.Ф. Зуев. Хабаровск: Частная коллекция, 1997. 352 с.

Козыренко, 2018 – Козыренко И.С. Историческое развитие китайского города Фудзядзянь в Харбине // *Новые идеи нового века*. 2018. Том 1. С. 196–202.

Лукоянов, 2008 – Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX вв. СПб.: Нестор-История, 2008. 668 с.

Маркизов, 2003 – Маркизов Л.П. До и после 1945: Глазами очевидца. Сыктывкар, 2003. 208 с.

Мелихов, 1991 – Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая и близкая. М.: Наука, 1991. 319 с.

Нилус, 1923 – Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923 гг. [Т. 1]. Харбин: Типографии Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва «Озо», 1923. 690 с.

Отчет, 1905 – Отчет по постройке Китайской Восточной железной дороги (по железнодорожному предприятию). 1897–1903 гг. СПб.: Электро-типография Н.Я. Стойковой, 1905. 101 с.

Полетика, 1904 – Полетика М.И. Чума в Инкоу и его окрестностях: Прил. к Общему мед. отчету по постройке Китайской Восточной ж. д. старш. врача Строит. упр. д-ра М. Полетика. Санкт-Петербург: тип. Спб. акц. общ. печ. и писчеб. дела «Слово», 1904. 50 с.

Попов, 2004 – Попов И.М. Россия и Китай: 300 лет на грани войны. М.: ООО «Издательство Астрель», 2004. 511 с.

Ратманов, 2009 – Ратманов П.Э. Медицинское обеспечение Китайской восточной железной дороги в 1903–1921 гг. // *Дальневосточный медицинский журнал*. 2009. № 3. С. 133–136.

РГИА – Российский государственный исторический архив.

Рупин, 1904 – Рупин С. В Маньчжурии. СПб., 1904. 161 с.

Официальные документы, 1958 – Русско-китайские отношения, 1689–1916: Официальные документы. М.: Издательство восточной литературы, 1958. 142 с.

Витте, 1960 – Сергей Юльевич Витте. Воспоминания. Том 2. (1894 – октябрь 1905) Царствование Николая II. М.: Издательство социально-экономической литературы, 1960. 639 с.

Суходолов, 2014 – Суходолов А.П. Китайская восточная железная дорога: опыт России и Китая по совместной реализации крупномасштабных проектов // *Известия ИГЭА*. 2014. № 3 (95). С. 72–77.

Таскина, 1994 – Таскина Е.П. Неизвестный Харбин. М: Изд-во «Прометей», 1994, 192 с.

[Федоров, 1912](#) – *Федоров М.П.* Экономическое положение Сибирской магистрали // Высочайшие учреждения. Особая высшая комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. Вып. 76. СПб.: Тип. Т-ва «Обществ. Польза», 1912. 65 с.

[Широкоград, 2006](#) – *Широкоград А.Б.* Утерьянные земли России: от Петра I до Гражданской войны. М.: Вече, 2006. 464 с.

[Якунин, 2010](#) – *Якунин В.И.* Железные дороги России и государство. Монография. М.: Научный эксперт, 2010. 432 с.

[Population et al., 2018](#) – *Population of Cities in China (2018)* // *World Population Review*. [Электронный ресурс]. URL: <http://worldpopulationreview.com/countries/china-population/cities/> (дата обращения: 30.11.2018).

[Quested et al., 1977](#) – *Quested R.* The Russo-Chinese bank: a multi-national financial base of tsarism in China. Birmingham: University of Birmingham, 1977. 69 p.

[Wolff et al., 1999](#) – *Wolff D.* To the Harbin Station. The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898-1914. Stanford: Stanford University Press, 1999. 255 p.

References

[Ablova, 1998](#) – *Ablova N.* (1998). Istorija KVZhD i rossijskoj kolonii v Man'chzhurii v konce XIX-nachale XX v. (1896-1917 gg.) [History of the CER and the Russian colony in Manchuria at the end of the 19th and the beginning of the 20th c. (1896-1917)]. *Belorusskij zhurnal mezhdunarodnogo prava i mezhdunarodnyh otnoshenij*. № 3. pp. 62-72. [in Russian]

[Burkova, 1997](#) – *Dal'nevostochnaja magistral' Rossii* [Far Eastern Highway of Russia]. Sost. V.F. Burkova, V.F. Zuev. Habarovsk: Chastnaja kollekcija, 1997. 352 p. [in Russian]

[Bystrjanceva, 2007](#) – *Bystrjanceva L.A.* (2007). Istoricheskij ocherk stroitel'stva i razvitija KVZhD i Harbina [Historical overview of the construction and development of the CER and Harbin]. *Voshod*. № 12 (164), Dekabr'. pp. 14-19. [in Russian]

[Fedorov, 1912](#) – *Fedorov M.P.* (1912). Jekonomicheskoe polozhenie Sibirskoj magistrali// Vysochajshie uchrezhdenija. Osobaja vysshaja komissija dlja vsestoronnego issledovanija zheleznodorozhnogo dela v Rossii [The economic situation of the Siberian highway. Highest institutions. Special Higher Commission for a comprehensive study of the railway case in Russia. Vyp. 76. SPb.: Tip. T-va «Obshhestv. Pol'za». 65 p. [in Russian]

[Jakunin, 2010](#) – *Jakunin V.I.* (2010). Zheleznye dorogi Rossii i gosudarstvo [Russian Railways and the state]. М.: Nauchnyj jekspert. 432 p. [in Russian]

[Kozyrenko, 2018](#) – *Kozyrenko I.S.* (2018). Istoricheskoe razvitie kitajskogo goroda Fudzjad'zjan' v Harbine [The historical development of the Chinese city of Fujiejian in Harbin]. *Novye idei novogo veka*. T. 1. pp. 196-202. [in Russian]

[Lukojanov, 2008](#) – *Lukojanov I.V.* (2008). «Ne otstat' ot derzhav...» Rossija na Dal'nem Vostoke v konce XIX – nachale XX vv. ["Not to be left behind the powers ..."] Russia in the Far East at the end of the 19th – early 20th centuries]. SPb.: Nestor-Istorija. 668 p. [in Russian]

[Markizov, 2003](#) – *Markizov L.P.* (2003). Do i posle 1945: Glazami ochevidca [Before and after 1945: Eyes of the witness]. *Syktyvkar*. 208 p. [in Russian]

[Melihov, 1991](#) – *Melihov G.V.* (1991). Man'chzhurija dalekaja i blizkaja [Manchuria is far and near]. М.: Nauka. 319 p. [in Russian]

[Nilus, 1923](#) – *Nilus E.H.* (1923). Istoricheskij obzor Kitajskoj Vostochnoj zheleznoj dorogi. 1896-1923 gg. [Historical overview of the Chinese Eastern Railway. 1896-1923]. T. 1. Harbin : Tipografii Kit. Vost. zhel. dor. i T-va «Ozo». 690 p. [in Russian]

[Official Documents, 1958](#) – *Russko-kitajskie otnoshenija, 1689-1916: Oficial'nye dokumenty* [Russian-Chinese Relations, 1689-1916: Official Documents]. М.: Izdatel'stvo vostochnoj literatury, 1958. 142 p. [in Russian]

[Otchet, 1905](#) – *Otchet po postrojke Kitajskoj Vostochnoj zheleznoj dorogi (po zheleznodorozhnomu predpriyatiju).* 1897-1903 gg. [Report on the construction of the Chinese Eastern Railway (by railway company). 1897-1903]. SPb.: Jelektro-tipografija N.Ja. Stojkovej, 1905. 101 p. [in Russian]

[Poletika, 1904](#) – *Poletika M.I.* (1904). Chuma v Inkou i ego okrestnostjah : Pril. k Obshhemu med. otchetu po postrojke Kitajskoj Vostochnoj zh. d. starsh. vracha Stroit. upr. d-ra [Plague in Yingkou and its surroundings: To General honey. report on the construction of the Chinese East. d. senior Doctor Builds. ex. dr]. М. Poletika. Sankt-Peterburg : tip. Spb. akc. obshh. pech. i pischeb. dela «Slovo». 50 p. [in Russian]

[Popov, 2004](#) – *Popov I.M.* (2004). Rossija i Kitaj: 300 let na grani vojny [Russia and China: 300 years on the brink of war]. М.: ООО «Izdatel'stvo Astrel'». 511 p. [in Russian]

[Population et al., 2018](#) – *Population of Cities in China (2018)* // *World Population Review* [Electronic resource]. URL: <http://worldpopulationreview.com/countries/china-population/cities/> (date of access: 30.11.2018).

[Quested et al., 1977](#) – *Quested R.* (1977). The Russo-Chinese bank: a multi-national financial base of tsarism in China. Birmingham: University of Birmingham. 69 p.

[Ratmanov, 2009](#) – *Ratmanov P. Je.* (2009). Medicinskoe obespechenie Kitajskoj vostochnoj zheleznoj dorogi v 1903-1921 gg. [Medical support of the Chinese Eastern Railway in 1903-1921]. *Dal'nevostochnyj medicinskij zhurnal*. № 3. pp. 133-136. [in Russian]

[RGIA](#) – Rossiyskiy gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv [Russian State Historical Archive].

[Rupin, 1904](#) – *Rupin S. V.* (1904). Man'chzhurii [In Manchuria]. SPb. 161 p. [in Russian]

[Shirokorad, 2006](#) – *Shirokorad A. B.* (2006). Uterjannye zemli Rossii: ot Petra I do Grazhdanskoj vojny [Lost lands of Russia: from Peter I to the Civil War]. M.: Veche. 464 p. [in Russian]

[Sobranie zakonov, 1896](#) – Vysochajshe utverzhdenyj ustav Obshhestva Kitajskoj vostochnoj zheleznoj dorogi [Highest approved charter of the Society of the Chinese Eastern Railway]. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii, sobranie tret'e. SPb.: Gosudarstvennaja tipografija, 1899. T. XVI, otdelenie I, 1896, № 13486. pp. 749-757. [in Russian]

[Sobranie zakonov, 1899](#) – Vysochajshe utverzhdenyj ustav Russko-Kitajskogo banka [Highest approved charter of the Russian-Chinese Bank]. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii, sobranie tret'e. SPb.: Gosudarstvennaja tipografija, 1899. T. XV, 1895, № 12242. pp. 698-707. [in Russian]

[Suhodolov, 2014](#) – *Suhodolov A. P.* (2014). Kitajskaja vostochnaja zheleznaia doroga: opyt Rossii i Kitaja po sovmestnoj realizacii krupnomasshtabnyh proektov [China Eastern Railway: Russian and Chinese Experience in Jointly Implementing Large-Scale Projects]. *Izvestija IGJeA*. № 3 (95). pp. 72-77. [in Russian]

[Taskina, 1994](#) – *Taskina E. P.* (1994). Neizvestnyj Harbin [Unknown Harbin]. M.: Izd-vo «Prometej». 192 p. [in Russian]

[Vitte, 1960](#) – *Sergej Jul'evich Vitte* (1960). Vospominaniya. Tom 2. (1894 – oktjabr' 1905) Carstvovanie Nikolaja II [Sergei Witte. Memories. Volume 2. (1894 – October 1905) The reign of Nicholas II]. M.: Izdatel'stvo social'no-jekonomicheskoi literatury. 639 p. [in Russian]

[Wolff et al., 1999](#) – *Wolff D.* (1999). To the Harbin Station. The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898-1914. Stanford: Stanford University Press. 255 p.

Ретроспективы создания социально-экономической инфраструктуры Китайско-Восточной железной дороги

Светлана Юрьевна Цехла ^{a, *}, Наталия Александровна Симченко ^a, Ирина Геннадиевна Павленко ^a

^a Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского, Российская Федерация

Аннотация. Статья посвящена исследованию ретроспектив создания социально-экономической инфраструктуры Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) Российской империей. На основе изучения архивных материалов и научных публикаций проведен анализ трансфера передового российского научно-технического опыта в сфере строительства Великого Сибирского пути, устанавливавшего прямое железнодорожное сообщение между западноевропейскими государствами и странами Восточной Азии с выходом в порты на Тихом океане. России строительство КВЖД позволяло установить надежный сухопутный (рельсовый) путь между европейской частью и Дальним Востоком, а также способствовало решению важных экономических задач – увеличению торгового оборота с Китаем, расширению рынка сбыта промышленных товаров, усилению влияния российского капитала. В контексте изучения имперского опыта России по успешной реализации мегапроекта в начале XX века на территории другой страны сделан вывод и о таком важнейшем социально-экономическом феномене, как трудовые подвиги людей различных сословий, принимавших участие в данном историческом мероприятии. Работы проводились быстрыми темпами и успешно, несмотря на отсутствие точных географических и топографических данных, неблагоприятные природные и бытовые факторы, низкий уровень культуры и техническую неграмотность местного населения. Создание социально-экономической инфраструктуры КВЖД сыграло огромную роль в развитии Российской империи и Китая. Именно благодаря строительству КВЖД, китайская Маньчжурия сформировалась как промышленно развитый и культурный центр Китая. Эта магистраль была важна и для России как площадка наращивания стратегического присутствия в регионе в условиях нарастания вызовов и угроз.

Ключевые слова: Российская империя, Китайско-Восточная железная дорога, технологии, инфраструктура, трудовые подвиги.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: s.tsohla@yandex.ru (С.Ю. Цехла),

natalysimchenko@yandex.ru (Н.А. Симченко), pavlenko-irina82@mail.ru (И.Г. Павленко)