DOI: 10.17976/jpps/2014.03.03

ПРЕОДОЛЕНИЕ ЕВРАЗИИ (Геоэкономический этюд)

А.И. Неклесса

Аннотация. Нынешняя эпоха – период глобальной трансформации мироустройства: транзит от территориального (геополитического) формата городской культуры Модернити и его основной политической формы – национальной государственности к геоэкономическому: динамическому *modus operandi* трансграничной метаполисной культуры (геоэкономика). Актуальная формула нынешнего этапа миростроительства – новый регионализм, который складывается на основе существующих экономических связей в рамках геоэкономической матрицы нового разделения труда и социокультурной гравитации, соединяющей комплементарные народы в комплексные динамичные сообщества, исходя из скорее антропологического, нежели территориального прочтения постсовременной политической географии ("страны – это люди"). Ключевым ресурсом оказывается социокультурная идентичность и деятельная, производительная состоятельность, проявляющаяся в рамках геоэкономического и постэкономического мировидения. Складывание российской идентичности тесно связано с территориальной экспансией в северо-восточном направлении, что предполагало как колонизацию и геокультурную сборку обширных пространств, так и целенаправленное продвижение к океаническому побережью: проводку Северного морского пути, прокладывание Великого Сибирского тракта, обустройство Приморья с выходом на просторы Тихого океана (Славороссия), а также поступательное освоение Туркестана и Северо-Восточного Китая (Желтороссия) с перспективой реализации идеи трансъевразийского трамплина. Основным средством экспансии и обустройства мыслились транспортные артерии, главным образом железнодорожное строительство: Транссибирская магистраль, КВЖД, ЮМЖД, Закаспийская трасса и другие. Реализация масштабного мегапроекта транспортно-инфраструктурного обустройства России была завершена в начале XX века и являлась основанием для промышленного, индустриального взлета.

Ключевые слова: геоэкономика, геополитика, Россия, Евразия, Сибирь, Дальний Восток, Желтороссия, Славороссия, Русская Америка, Маньчжурия, Транссибирская магистраль, КВЖД, ЮМЖД, Северный морской путь.

Сотни лет мы шли навстречу вьюгам
С юга вдаль – на Северовосток.
Максимилиан Волошин

Будущее – особое пространство: существует исключительно в потенции, меряется разной мерой, обладает оригинальными атрибутами. Даже время – субстанция, казалось бы, органичная для данной категории – проявляется и понимается несхожим образом, да и течет для разных субъектов с разной скоростью.

Перемены – синкопы живой тектоники в засушливых землях практики, чья телесность предопределена конъюнктурой цен на кровь, сырье, урожаи; творчество – не слишком предсказуемая, но улавливающая помехи нить ос-

НЕКЛЕССА Александр Иванович, зав. Лабораторией геоэкономических исследований (Лаборатория "Север-Юг") ИАфр РАН, руководитель Группы "ИНТЕЛРОС – Интеллектуальная Россия". Для связи с автором: neklessa@intelros.ru

циллографа; наследуемое прошлое – истрепавшийся каталог проб и ошибок. Сегодня, конвертируя современность в транзит, мы входим в виртуальный (*virtualis*), но именно поэтому – подлинный (*virtus*) мир, где настоящее сожительствует с представляемым, сущее с должным, возможное с запретным, а траектория жизни в заметно большей степени зависит от усилий человека и выбранной позиции. Подобное бытие на разломе предполагает иную модель рефлексии, нежели прежнее понимание ситуаций и методов практики.

Геополитические композиции рождаются, дряхлеют, порой деградируя в инвалидов; формулы же, доказавшие жизнеспособность, кодифицируются в соответствии с весом и влиянием, будучи отмыты от грязи, набело переписаны и увенчаны овациями в чертогах практики. Трансграничная сумма склонна конституировать организмы любой этиологии, сообразуясь с градусом успеха, оттеснив на обочину старый порядок и меняя по ходу матча правила игры. Стандарты тактичного (тактического) поведения предписывают признание прав на занятые территории, закрепляя иллюзию единоверия в стилистике "чья область, того и вера". История, однако, не есть искусство чтения меню, ее добродетели воркуют – подобно пифии – на языке нематериальных обязательств, творимых ежеутрене и ежевечерне, в горе и радости, в дерзновении и суете.

Характерная для анналов и хроник территориальная экспансия, непременная фиксация результатов сменяются дисперсией инициативных пылинок, празднующих в стиле торнадо проницаемость административных границ. Обретаемый в облачных чертогах *magisterium* сродни цветению зорь – сиянию искр, полыхнувших на кромке высотной границы: это огонь запечатанного Великого океана – субстанции, освобожденной от предметных или иных ограничений. Дорожная карта обрывается на краю карты географической. Прежнее общество оказалось исторгнутым из истории, а чтобы бытие имело смысл, на пунктирной траектории цивилизации обозначилась точка сингулярности, чреватая Большим социальным взрывом.

Глобальный переворот

Эпоха, предъявившая миру экспансию городской культуры и адекватные ей социальные форматы, близка к завершению.

Города – деятельные организмы. Заселив планету, они продолжают умножаться в числе; но расползаясь мегаполисами, обрастая фавелами, претерпевают разнообразные мутации, превращаясь в хабы, терминалы, закоулки многолюдного подвижного метаполиса. Национальные государства утрачивают привычную актуальность, их суверенность изменяется под влиянием глокализации, субсидиарности, деволюции, новых формул политического единения. Прагматичный же консенсус былого и будущего – региональные интегрии, по-своему перемалывают состояния и границы прежних обществ.

Страны – это люди. Число жителей Земли прирастало за прошлый век миллиардами. Эффективные коммуникации, транспорт, изощренный технический инструментарий резко повысили интенсивность взаимодействия и результативность процедур. Сегодня на трансграничной земле переселяются народы, творится смещение цивилизаций, ведется чреватый конфликтами диалог.

Наряду с прежней политической физиологией и поверх административной сетки возникает новый мир – подвижный, многомерный космос сообществ, выстраиваемый по экзотичным лекалам, характерные черты которых: примат культурной гравитации, потоковая социальность, распределенная множе-

ственность... Ориентация в нелинейных траекториях этой вселенной предполагает опознание ее динамичных начал, создание гибких прописей, включая готовность к радикальным переменам, нежданным обретениям и потерям.

Разнообразие мировоззренческих галактик предопределяет множественность координат практики: различным образом аранжируя лабиринты социальных пространств, они диктуют права и правила – гармоники, в соответствие с которыми создаются политические и экономические оболочки. Культурная гравитация, притягивая либо отторгая народы, концентрирует миростроительными идеалами – своеобразными аттракторами – протееобразные туманности, телесность которых соприсутствует в схожих, но порою и в различных мирах. Другими словами, высокоорганизованная среда, наличие оригинальной музыки сфер – императив осознанного и значимого присутствия в новом эоне, а проблема идентичности – одна из центральных в расширяющемся универсуме.

Сценография Нового мира

XX столетие – транзит в новый эон. Этот век подобно сжатой обстоятельствами пружине был приведен в некий критический момент в действие. Новый мировой порядок – понятие, толкуемое различным образом, однако борьба идет не столько по поводу констатации переворота, сколько вокруг формулы реализации. Прежний мир развоплощается, диверсифицируется, обитатели теряют статус, их функции пересекаются, подчас совмещаются, смешиваются, но при этом конкретизируются и персонализируются, утрачивая формат обезличенных учреждений. В пространстве международных связей утверждаются влиятельные субъекты – мировые регулирующие органы, страны-системы, государства-корпорации, энигматичные облачные структуры. Социальные, политические, финансовые, знаниевые институты облекаются в подвижные оболочки – суммы взаимодействий, реализуемых все чаще неформальным образом.

Иначе говоря, складывается полифоничная среда, формируется многоликое общество.

Прагматичным консенсусом былого и будущего, транзитной фазой политической организации являются региональные и квазирегиональные интегрии, имеющие историко-цивилизационные основания, обладающие оригинальной гравитацией. Можно выделить несколько осязаемых персонажей. Америка, стимулирующая динамику нового века, доминирует в пространстве мировых регулирующих органов и штабной экономики. Европа воплощает в Старом Свете многомерную конструкцию страны-системы – Европейского союза. Исламский мир – на первый взгляд наиболее аморфная, но и наиболее динамичная общность, трансграничная, транснациональная по самой сути, – пронизывает протуберанцами прочие миры. И заметно отличная по типологии, однако не менее влиятельная, китайская галактика. Список можно продолжать, вглядываясь в меняющиеся политические и культурные очертания региональных левиафанов – Индийского субконтинента, Ирана, Японии... Присутствует в данном ряду также российское, постсоветское пространство, будущность которого порождает сегодня столь много вопросов.

Генезис и прогноз России

Разговор о долгосрочном планировании, пространственном развитии, удержании Дальнего Востока, других частей страны или на модную тему “борьбы

за будущее" привлекают внимание к опыту – и положительному, и негативному – проектирования/реализации российских геостратегических замыслов. Действительно, обеспечение значимого присутствия в новой среде во многом вопрос ее адекватной оценки, равно как историософской проницательности. Российская держава – социальная, культурная, политическая шарада, и лишь определив черты непростой идентичности, можно рассчитывать на переправу в бурных водах постсовременного транзита. Русский мир и Евразийство – геокультурный ресурс, синергийные аспекты смысловой гравитации, асимметричные вектора геополитического и геоэкономического действия. Одна из препон осмысления будущего – проблематичность синтеза данных концепций. Но возможно следует пересмотреть сам принцип противопоставления "восточного" и "западного", оперируя нелинейными кодами сложного мышления.

Чтобы отчетливее понять суть позиции, сошлюсь на опыт формирования Европейского мира как комплексной (полифоничной) целостности, включающей основные континентальные державы, британский, северный, средиземноморский, восточноевропейский, балканский регионы. И, к примеру, такую не слишком характерную для исторической Европы общность, как исламский мир. Диффузно рассеянный в теле континента, присутствует он также в формате стран с доминирующим мусульманским населением, включенных тем или иным образом в политическую геометрию ареала (Босния и Герцеговина, Албания, Косово, Турция). А председатель Европейской комиссии Жозе Мануэл Баррозу определил суть вопроса еще радикальнее: *"Наш Союз – нечто большее, нежели ассоциация государств: это новый правовой порядок"*.

История строительства союза – летопись конкуренции и партнерства версий интеграции, к примеру, Европейского экономического сообщества, Европейской ассоциации свободной торговли, Западноевропейского союза. Да и в нынешнем состоянии Европейский мир представляет конгломерат разномерных организованностей: Европейский союз, его Парламент, Совет, Комиссия, Суд сосуществуют с национальной государственностью членов; параллельно в теле Европы действуют асимметричные по составу Совет Европы, Шенгенский союз, зона евро, ассоциированные с ЕС организации наподобие Восточного партнерства или Средиземноморского союза. Расширив же фокус проблемы и взглянув под иным углом, можно увидеть пеструю архитектонику ОБСЕ или геополитическую геометрию Североатлантического альянса, включающего США, Канаду, Турцию.

К тому же ряд территорий, входящих в европейский калейдоскоп, представляют своего рода распределенное множество, будучи рассеянными по миру, присутствуя на иных континентах и островных территориях, не говоря уже о таких формулах политического единения и культурного притяжения, как, скажем, Британское содружество или франкофония.

* * *

Но все же какое отношение это имеет к России?

В мире, где значение административных границ ослабевает, существенно возрастает роль социального и культурного притяжения. Собственно говоря, интегрии XXI в. формируются во многом именно по данному признаку. Причем в расширяющейся человеческой вселенной эти галактики и туманности пересекаются, вступают в партнерские и конфликтные отношения, порождая эмерджентные ситуации.

России остро необходима яркая социокультурная гравитация – столь востребованная в обществе с существенно различными ориентирами. Если же такого притяжения – энергии культуры, тяги к преображению – нет, гравитацию замещает навигация: фрагменты былой общности рассеиваются в человеческой вселенной, двигаясь по расходящимся траекториям и становясь молекулами иных, могучих организмов.

Россия – это Россия, или, как выразился некогда издатель "Отечественных записок" Андрей Краевский (а до него – по апокрифическим пересказам – Петр I): *"Россия – это часть света"*. России не нужно определять, Европа она или Азия, Евразия или Азиопа. Она ни то ни другое. Проблемы с идентичностью – признак дезориентации, поражения национальной психеи: отказ от историософских смыслов и суетность наличного бытия... Как складывалось данное цивилизационное пространство: Русь, Гиперборея, Великая Тартария – крайняя земля на севере обитаемого мира, фронтирная территория, населенная людьми с особым складом характера, носителями оригинального психотипа, организованными в торгово-милитарные корпорации?

В ее генезисе можно выделить три области расселения, критические для очертаний субойкумены, – Куявию, Славию, Артанию (пользуясь языком ранних источников). Или киевско-хазарское, псковско-новгородское и волжско-поволоцкое пространства. Внешними же, но определяющими для судьбы края силами были Византия и Орда. Византия одухотворила движение, имевшее целью запредельность, придала ему горний смысл. Орда одарила административно-военной мускулатурой, опытом контроля обширнейших пространств "от моря до моря". Почему же Москва выиграла геополитическую битву? Москва – административный центр, каталогизатор, финансовый оператор окружавших земель. И в этом качестве она из клиента Орды превратилась в своего рода наследника, последовательно интегрируя сопредельные уделы, а затем лишая независимости все три центра своеобразного сообщества – Новгород, Поволжье, Киев, устремившись далее в иные земли как по уже протоптанным тропам, так и окунувшись в неизведанную запредельность, реализуя архетип "страны пути".

В начале XVIII в. сложилась империя – целостное образование с выходом к Белому, Балтийскому, Черному и Каспийскому морям, а также к могучим сибирским рекам. Но России еще предстояло решить задачу по освоению открывшихся пространств, преодолеть статику бескрайних земных просторов: из суммы, сумятицы стран "без берегов" стать великой державой – обрести доступ к объединившему человечество бескрайнему океану...

К ПОСЛЕДНЕМУ МОРЮ

Судьба России – бытие на распутье, выбор дорог. Метафизика тут вполне уживается с географией, хотя вряд ли можно сказать, что в ее душе мирно сопрягаются стремление стать гражданином Европы и тяга в запредельное беспамятство континента. Будучи до известной степени осведомлены о европейских перипетиях русской истории, мы, пожалуй, менее отчетливо представляем ее *азиатскую драматургию*, разыгранную в театре под открытым небом по ту сторону Рифейских гор.

Освоение склонов, предгорий Урала, пространств Арктики, Сибири, Туркестана, продвижение к океаническому "последнему морю", в страну Гога

и Магога (так и обозначено на некоторых картах), уверенно прослеживается, начиная с походов Ермака в XVI в. И даже ранее, если вспомнить новгородские, поморские фактории "соболиного тракта" или заполярную "златокипящую Мангазею", расположенную недалеко от Карского моря. Это также история пермских владений Строгановых и Каменного пояса Демидовых, основание Тюмени и Тобольска – "столицы Сибири", Томска и Омска – столицы Степного края, Семипалатинска, Усть-Каменогорска, Барнаула. Для охраны зыбких, подвижных границ было сформировано Сибирское казачье войско. Протягивались путепроводы по сибирским рекам – Оби и Иртышу, Енисею и Ангаре, Лене. На берегах Лены был заложен Якутский (Ленский) острог. Отстраивались и обустраивались ямской и речной Сибирский тракт с Красноярском, Прибайкалье с Иркутском. Осваивалась также Восточная Сибирь – был проложен Приленский тракт от Иркутска до Якутска.

Еще в XVII в. русские землепроходцы достигли берега Великого океана. Деяниями купцов, казаков и мореходов на побережье строились фактории, заселялись острова. В 1639 г. отряд Ивана Москвитина, поднявшись по реке Алдан, вышел к берегу "Великого Ламского моря" (Охотского). За время зимовки были построены два коча, на которых Москвитин обследовал побережье на север до Шантарских островов. Вскоре отряд Семена Шелковникова основал на побережье зимовье, а затем Косой острог, преобразованный впоследствии в первый русский порт на Тихом океане – Охотск. На Чукотке строится Анадырский острог, на Камчатке – в начале XVIII в. – Нижнекамчатский, Верхнекамчатский, Большерецкий остроги, затем – Тигильская крепость. Обживалось Забайкалье – Чита, Верхнеудинск, знаменитый Албазин и Албазинское воеводство, Нерчинск, где в 1689 г. был подписан первый российско-китайский договор, обосновавший продвижение вдоль притоков Амура и "Каменных гор". Что в свою очередь привело в середине XIX в. к новым разграничениям территорий с Китаем – заключению Айгунского и Пекинского договоров, имевших следствием колонизацию Уссурийского края – Приморья, были заложены Благовещенск (Усть-Зейский военный пост), Хабаровск и Владивосток.

На Север, капитан, на Север!

Евразийский транзит реализовывался в двух вариантах.

Южносибирское *континентальное* продвижение дополнялось освоением северной акватории: от западного пути на Грумант ("Святые русские острова") до восточного продвижения к Енисею, совмещенного с плаваньем по сибирским рекам, и далее выходом на Чукотку и Камчатку. Этот комплексный морской/речной путепровод делился на трассы – морские ходы поморов: Грумландский, Мангазейский, Новоземельский, Енисейский.

Русская северная утопия, горизонты приполярного пространственного развития – историософская тема, наполненная полузабытыми замыслами, авантюрными проектами, триумфальными свершениями, катастрофичными событиями. Противостояли здесь России – стране, вторгшейся во владенья царства стужи и хаоса, не государства и армии, но пустынные, малозаселенные, подчас безлюдные и бескрайние просторы, многолетняя мерзлота и тайга, геоклиматические перепады, пронизывающий до костей холод, покрывающееся толстой коркой льда море (на европейских картах XVII в. обозначенное как

Гиперборейский океан, на российских – Море-океан или Ледовитое море) – мир с иной физикой бытия. И здесь же пульсировало, так или иначе проявляя себя, дерзновенное стремление выйти на край мира, а заодно – обрести дорогу сквозь Студеное море в благословенную землю обетованную, полумифическую Индию. Попытки пройти по Северному океану в южные моря предпринимали в XVI в. англичане (квазипосольство Ченслера), затем голландцы (плавания Баренца). Первым же, кто совершил еще в XVII в. путешествие из Северного океана в Тихий, был Семен Дежнев, прошедший сухопутным маршрутом из Якутска к Колыме, а затем проплывший по океану до мыса Каменный нос (Восточный) – крайней точки Чукотского полуострова, да и всего Евразийского материка.

После обретения Камчатки устанавливается морское сообщение на маломерных судах между западным побережьем полуострова и материком, затем с островами Курильской гряды. В 1724 г. Петр I издает указ об организации Камчатской экспедиции, которую возглавил Витус (Иван Иванович) Беринг и которая должна была решить вопрос о проходе между Азией и Америкой. По свидетельству генерал-адмирала Федора Апраксина, Петр говорил по этому поводу следующее: "*Я вспомнил на сих днях то, о чем мыслил давно и что другие дела предпринять мешали, то есть о дороге через Ледовитое море в Китай и Индию*".

Экспедиция пробиралась сквозь континентальные пространства два года, наконец достигла Охотска, где еще до прибытия Беринга строилось судно "Фортуна". В августе 1727 г. экспедиция ушла морем в Большерецкий острог на зимовку, откуда снаряжение переправили затем в Нижнекамчатский острог. Там же был построен бот "Святой Гавриил", который и прошел в 1728 г. из Тихого океана в Чукотское море, доказав, что азиатский и американский континенты не соединяются.

На следующий год Беринг вернулся в Петербург: первая российская морская научная экспедиция, описав северо-восточное побережье Азии, выполнила задачу. А 21 августа 1732 г. Михаил Гвоздев на "Святом Гаврииле" достиг, наконец, берегов Америки.

В том же году была учреждена Воинская морская комиссия, и вскоре Сенатом на утверждение Анне Иоанновне представляется указ об организации новой Сибирско-Камчатской экспедиции, состоящей уже из девяти отрядов для исследования всего арктического побережья России от Печоры до Чукотки, а также берегов Северной Америки и пути в Японию.

Основной задачей тихоокеанского отряда Великой Северной экспедиции (1733-1743 гг.), возглавляемого вновь Витусом Берингом, было пересечь Сибирь и от Камчатки направиться к Америке для исследования ее побережья. Отряду же Мартына Шпанберга поручалось завершить картографирование Курильских островов и найти морской путь в Японию.

В июне 1739 г. лейтенантом Вилимом Вальтоном на "Святом Гаврииле" был проложен морской путь к Японии. Осенью 1740 г. пакетботы "Святой Петр" и "Святой Павел" вышли из Охотска к Камчатке, где было заложено поселение – будущий Петропавловск-Камчатский. И в следующую навигацию, в июне 1741 г. корабли раздельно подошли к северо-западным берегам Америки. Акватория между континентами в дополнение к бытовавшим названиям: море Камчатское или Бобровое, получила на время имя Русского моря.

Между тем идея северного морского пути из Европы в Азию, дабы *"укрепить и распространить российское могущество на востоке, совокупляя с морским ходом сухой путь по Сибири на берега Тихого океана"*, занимала мысли уроженца Поморья Михаила Ломоносова. Свои размышления он изложил в "Кратком описании путешествий по северным морям и показании возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию", а также в дополнительной записке "О северном мореплавании на Восток по Сибирскому океану". Тогда же Василий Чичагов, будущий российский адмирал, попытался реализовать замысел, но обе его экспедиции 1765 и 1766 гг. закончились неудачей. Однако и сухопутное, и морское продвижение державы с каждой следующей попыткой приближалось к кромке Евразийского материка и уходило далее за его пределы.

В 1772 г. на Алеутских островах было основано первое торговое русское поселение, а 3 августа 1784 г. на остров Кадьяк прибывают суда Григория Шелихова: "Три святителя", "Святой Симеон" и "Святой Михаил".

Славороссия

Горизонт восточной границы империи предполагал океанический вектор развития, сокрытый в тенетах, казалось бы, сугубо континентальной державности. Вскоре после успешных путешествий командора Витуса Беринга, основания на Камчатке Петропавловска, освоения Забайкалья и обустройства восточно-сибирских трактов, уходящих на Дальний Восток, открылась удивительная страница российской истории, связанная с Российско-Американской компанией, с видением нового образа страны – Славороссии: грезе дальневосточного "морского царя" Никифора Трапезникова. Или в еще более смелых мечтаниях – о "*вселенской океанической державе*" Григория Шелихова, "русского Колумба", владельца промысловой компании на Алеутских островах. И Александра Баранова, разорившегося иркутского купца, подписавшего с Шелиховым договор "*о бытии мне, Баранову, в заселениях американских при распоряжении и управлении Северо-Восточной компании, тамо расположенной*", прозванного впоследствии "русским Писарро".

Русская Америка охватывала Алеутские острова, Аляску, Западное побережье Америки до 55-го градуса северной широты и насчитывала десятки поселений от Ново-Архангельска на о-ве Баранов (Ситха) до форта Росс в Калифорнии. Управлялась она особым образом: первоначально посредством "Морских Северного океана вояжиров компании" Григория Шелихова, затем некоторое время как "Северо-восточная американская компания". В 1799 г. император Павел подписал Указ: *"...принимая в непосредственное покровительство наше составившуюся по предмету оных промыслов и торговли компанию, повелеваем ей именоваться: под высочайшим нашим покровительством Российская Американская компания*". И предоставил Российско-Американской компании право на собственный флаг, разрешил выпускать деньги (для американских расчетов), вести административное управление, обладать определенными военными полномочиями. То есть фактически образовался российский аналог Ост-Индской компании.

* * *

Действительно, значительная часть торговых операций РАК велась через Кантон. О той или иной форме ассоциации с пунктирно намеченным контуром Ново-Российской интегрии задумывались на тихоокеанских просторах разные

персонажи, к примеру, на Сандвичевых островах (Гавайях). Осенью 1815 г. Александр Баранов послал на гавайский архипелаг доктора Георга Шеффера, который возвел на острове три крепости (сохранились руины одной из них – Елизаветинской) и получил от Тамари, правителя островов Отувай и Гегау, прошение о протекторате Российской империи. Александр I и Совет компании, однако, не поддержали эту инициативу "*во избежание важных неудобств*". Компания организовывала совместные с государством морские экспедиции, в том числе кругосветные, наиболее известное из которых – плавание Ивана Крузенштерна (1803-1805 гг.). При этом служба на ее кораблях считалась службой в военно-морском флоте. Деятельность РАК способствовала закреплению России не только на американском континенте, но и на обширных тихоокеанских просторах.

В 1867 г. Аляска и Алеутские острова были, однако, проданы; эскиз Славороссии поблек, растворившись в водах истории. Но дальневосточная эпопея России только начиналась. Впереди было обустройство Приморского края, строительство Транссибирской магистрали, КВЖД и ЮМЖД, масштабные замыслы Русской Маньчжурии – Желтороссии, возведение столицы Квантунской области – Харбина, учреждение Дальневосточного наместничества с крепостью Порт-Артур и международным торговым портом Дальним...

Трансъевразийский трамплин

Вторая половина XIX в. – время глобальной перестройки-модернизации: гражданская война в США и ее значимые следствия, Великие реформы в России, революция Мэйдзи в Японии. Процесс сопровождался интенсивным освоением мира, выразительно представленным в романе Жюля Верна "Вокруг света за восемьдесят дней".

Индустриальный *tour de force* выталкивал промышленную революцию в колонизируемые земли. Тогда же была реализована первая формула глобализации: планету расчертили границы, подчас "линеечные", проведенные в соответствии с принципом эффективного управления. Разграничение сфер влияния влекло необходимость подтверждать властное присутствие, обустраивать пространства, что вело к конфликтам, столкновению интересов на пунктирно обозначенных рубежах.

В Азии начинается Большая игра между обширной морской империей, "над которой не заходило солнце", и крупнейшей континентальной державой. Действо происходило, конечно же, не без участия других членов мирового сообщества. Это – исторический пейзаж и экспозиция российского трансъевразийского сюжета.

* * *

Освоение Россией Туркестана началось сразу по окончании Крымской войны и едва ли не столетней – Кавказской. Сражения в Центральной Азии продолжались все царствование Александра II, завершившись в начале 1881 г. взятием Геок-тепе. Но еще годом ранее началось строительство Закаспийской железной дороги, вышедшей вскоре к Ашхабаду, а затем протянувшейся к Ферганской долине.

Железнодорожное строительство развивалось в разных уголках планеты. В упомянутом романе Жюля Верна герой передвигался посредством железных дорог по Европе к Суэцу (открытому для судоходства в 1869 г.), из Бомбея в Калькутту, от Сан-Франциско до Нью-Йорка. Уже в 1860-е годы строи-

лась трансамериканская магистраль. В 1872 г. открылось железнодорожное сообщение между Токио и Иокогамой. Франция в 1870-1880-х годы начала прокладку индокитайской трассы, выводя ее в Китай (Куньмин), лелея планы продвижения к Кантону и далее на северо-восток.

В транспортном обустройстве мира принимала участие и Россия, действуя решительно и эффективно (для чего были основания).

Великий Сибирский путь

Энергичное освоение колоссальной территории пришлось на особый период в истории страны. К 1881 г. – моменту трагической гибели Александра II и воцарения Александра III – земли империи были собраны, южные границы в первом раунде Большой игры в основном определены, территориальные потери Крымской войны компенсированы. Перед государством встала задача освоения одной шестой обитаемой суши. И Александр III совершил поворот – перешел от углубления реформ, запущенных отцом, к обустройству разросшейся империи. Другими словами, был реализован новый курс: интенсивность реформ в значительной мере замещалась стратегией пространственного развития.

Два аспекта грандиозного действа сливались воедино: освоение недавно обретенных областей империи – Туркестана, Восточной Сибири, Приморья, и создание сети железных дорог. *“С постройкой Сибирской железной дороги полагается начало не только соединения западных и восточных берегов Российской империи..., но и северных и южных окраин, ибо исследуется Карское море, устье Оби и Енисея, а в Алтайских и Саянских горах возникает, кроме Уральских, металлургическая деятельность. Эта великая дорога представляет завершение Русской земли...”*, – писал эксцентричный философ Николай Федоров, мечтавший соединить земную бескрайность и человеческое бессмертие в синтезе бесконечного общежития. Необъятные просторы России, ее безграничный, до конца неизведанный и непознанный космос провоцировали физическое прочтение бытия, окормляя энергиями Великой Тартарии федоровскую земную метафизику с ее страстным интересом к обустройству империи бытия, где время определялось и оправдывалось пространственной экспансией, а история осмыслялась как *“возрастающая сумма времен и поколений”*[1].

Видимо не случайно география, экспедиции рассматривались в России преимущественно как элементы военной науки, заложив основу геополитического взгляда на события[2], а железнодорожное строительство тесно сопрягалось с геополитикой.

[1] См. “В защиту дела и знания”, “О полярной столице”, “О сухопутных и морских обходных движениях как факте и как проекте, т.е. о сухопутной воинской (сельской) повинности и морской (крейсерство) с двояким употреблением оружия”.

[2] “Если сообразно с этимологическим и общепринятым значением слова, военная география должна ограничиваться только теми данными, которые относятся к виду земной поверхности, то очевидно, что она не может входить в стратегические исследования, а должна по необходимости оставаться простым сборником фактических сведений, подобно большей части немецких сочинений, выходивших под этим именем; в таком случае, конечно, она не может и составить отдельного самостоятельного предмета изучения. Если ж, напротив того, предположенная цель должна состоять не в приобретении одних фактических сведений, а в критическом исследовании театров войны или целых государств в отношении стратегическом, то необходимо уже значительно распространить круг соображений, приняв в основание их, кроме местности, и все те данные, которые в каждом государстве вообще определяют его средства и способы к ведению войны, выгоды и невыгоды географического, этнографического и политического положения в отношении к общим военным соображениям; а через это исследования распространяются почти на весь состав государства и будут вести уже к общей цели: к определению силы и могущества государства в военном отношении” [Милютин 1845].

Все это отчасти напоминало формирование империи в XVIII в., разве что от "прорубания окна" на Запад страна развернулась к движению на восток – к Восточному (так прописано на российских картах) океану. Это стремление к морским просторам – универсальный признак имперского модуса, в случае же России связанный с освоением сухопутного океана Евразии – во многом за счет сети ямских трактов, почтовых станций, водных коммуникаций. И железнодорожных магистралей, километр за километром сшивающих в единое целое широту и долготу материка.

Подспудная формула интеграции отражала, однако, не столько евразийскую, сколько трансъевразийскую, выводящую за пределы континента логику. И реализовывалась она в двух регистрах. Один – проекция грез о *"вселенской океанической"* Славороссии. Другой – футуристический замысел Желтороссии: объединение пространств Русской Азии с выходом к береговой линии, гаваням, портам и безбрежности океана.

* * *

Характерен стремительный карьерный рост Сергея Витте, инициатора и одновременно исполнителя транспортного обустройства, соединившего столь необходимые для успеха нового курса компетенции: железнодорожную и финансовую, ибо реализация программы требовала капиталовложений не менее колоссальных, чем геополитический замысел. Назначенный весной 1889 г. начальником Департамента железнодорожных дел при министерстве финансов Витте поднимает вопрос об ускоренном строительстве Транссибирской магистрали и размышляет над идеей Северного морского пути. В феврале-августе 1892 г. он становится министром путей сообщения, затем – министром финансов[3]. Создание магистрали представлялось столь важным, что Витте готов был рискнуть и пойти на денежную эмиссию вопреки своему курсу на укрепление рубля, но эмиссии удалось избежать.

Проблема финансирования проекта решалась отчасти революционным образом – отказом от войн и даже выдвижением Россией программы мира и разоружения.

Действительно, после Крымской, Кавказской, Балканской войн и Туркестанских походов страна приблизительно два десятилетия не воевала (ограничиваясь отдельными экспедициям). В 1892 г. Николай II выдвигает план *"всеобщего разоружения и вечного мира"*, цель которого – сосредоточение финансов для железнодорожного обустройства и прорывного освоения Большого Дальнего Востока. 12 августа рассылается циркулярная нота министра иностранных дел Михаила Муравьева о созыве международной конференции. В результате по инициативе России в Гааге в мае-июне следующего года проходит первая конференция по разоружению, а одним из ее результатов стало учреждение Гаагского международного суда.

"Охранение всеобщего мира и возможное сокращение тяготеющих над всеми народами чрезмерных вооружений являются при настоящем положении вещей целью,

[3] В 1896 г. – статс-секретарь; Действительный тайный советник (1899 г.); член Государственного совета (с 1903 г.) и председатель Комитета министров (1903-1906 гг.); председатель Совета министров (1905-1906 гг.); с 1905 г. – граф. Две последние должности были скорее номинальными – следствие политической неудачи в конфликте с "группой Безобразова" относительно целей и методов Дальневосточной экспансии (история с концессиями на реке Ялу).

к которой должны бы стремиться усилия всех правительств. Всевозрастающее бремя финансовых тягостей в корне расшатывает общественное благосостояние. Духовные и физические силы народов, труд и капитал отвлечены в большей своей части от естественного назначения и расточаются непроизводительно. Сотни миллионов расходуются на приобретение страшных средств истребления, которые, сегодня представляясь последним словом науки, завтра должны потерять всякую цену ввиду новых изобретений. Просвещение народа и развитие его благосостояния и богатства пресекаются или направляются на ложные пути. <...> Если бы такое положение продолжалось, оно роковым образом привело бы к тому именно бедствию, которого стремятся избегнуть и перед ужасами которого заранее содрогается мысль человека. Положить предел непрерывным вооружениям и изыскать средства предупредить угрожающие всему миру несчастья – таков ныне высший долг для всех государств. Преисполненный этим чувством, Государь Император повелеть мне соизволил обратиться к правительствам государств, представители коих аккредитованы при Высочайшем Дворе, с предложением о созыве конференции в видах обсуждения этой важной задачи".

Из циркулярной ноты от августа г.
министра иностранных дел графа Михаила Муравьева

* * *

Реализация транспортного проекта велась невиданными для того времени темпами. Закаспийская железная дорога начала строиться в 1880 г. – за год до окончания военных действий. В 1885 г. она дошла до Ашхабада, в 1886 г. достигла Бухары, в 1888 г. – Самарканда. В 1899 г. Среднеазиатская железная дорога дотянулась до Ташкента, а в 1906 г. путешествие из Ферганы в Москву было включено в единый контур российских железных дорог. Особенно впечатляет история Великого Сибирского пути, хотя Сибирью планы, конечно, не ограничивались: путь уходил дальше и дальше на Крайний Восток. В 1887 г. сформирован российско-французский финансовый пул проекта, содействуя политическому сближению стран, заключивших вскоре союз. Отправившийся в путешествие наследник престола в мае 1891 г. в торжественной обстановке открыл во Владивостоке строительство Транссиба. Прокладка путей велась с двух сторон – от Владивостока к Хабаровску и от Урала к Байкалу. За последующие десять лет было проложено 7.5 тыс. километров трассы.

Железнодорожное строительство в Русской Азии требовало создания соответствующей инфраструктуры в европейской части страны и на Урале. В 1896 г. была построена ветка от Екатеринбурга до Челябинска, в 1899 г. – путь от Перми до Котласа с целью выхода к Северной Двине, откуда грузы попадали бы в Архангельск. В 1902 г. для соединения с Транссибом решено было строить дополнительную линию: Петербург – Вологда – Вятка.

Движение по Транссибирской магистрали начинается в 1901 г. – с паромной переправой через Байкал, затем по Забайкальской железной дороге до Читы и станции Мациевская, а оттуда по Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД) через Харбин к Владивостоку или Порт-Артуру. С началом эксплуатации Круглобайкальской дороги в 1904 г. железнодорожное сообщение становится непрерывным от Москвы до Владивостока.

Второй раунд Большой игры

Далеко не все было просто. Эпопея трансазиатской магистрали – это геополитическая сценография, связанная с не слишком известным вторым туром

Большой игры, развернувшейся вокруг предполагаемого наследства Китая, считавшегося "больным человеком Азии".

Данному сюжету предшествовала интерлюдия между Туркестанским и Китайским раундами. После инцидента на Кушке (1885 г.) и демаркации границы с Афганистаном (1887 г.) Россия направила несколько военных экспедиций на Памир в период с 1891 г. по 1894 г. К 1895 г. произошло разграничение интересов в этом горном регионе, после чего внимание окончательно переключилось на китайский ареал.

Китай с угасанием маньчжурской династии находился в ситуации, близкой к распаду. Опиумные войны продемонстрировали его неспособность полноценно контролировать обширные территории. Японско-китайская война 1894-1895 гг. также показала слабость империи.

"Ограничусь указанием на тот общепризнанный, всеми знакомыми с этим положением факт, что Китай быстро и бесповоротно клонится в настоящее время к полному упадку и разорению... судьбу Китая можно считать бесповоротно решенной в смысле расчленения и поглощения его другими более сильными государствами... Но крушение подобного колосса грозит всему миру такими потрясениями, и с другой стороны, существование этого расслабленного государства, совершенно лишенного всякой силы сопротивления, представляет еще столь богатую ниву для промышленной и всякой другой эксплуатации европейцами, что все участники этой эксплуатации, и в особенности те, которые рассчитывают собрать тут наиболее обильную жатву, в высшей степени заинтересованы в том, чтобы по возможности долее сохранить неделимость и неприкосновенность этого разрушающегося организма".

Записка контр-адмирала Федора Дубасова, г.

Россия тем временем стала проявлять повышенный интерес к дальневосточным землям – с перспективой устойчивой коммуникации и выхода к портам на тихоокеанском побережье. Интерес особенно возрос после разграничения территорий по Амуру и фактического присоединения Уссурийского края. По просторам Восточного Туркестана, Монголии, Тибета, Маньчжурии, Уссурийской тайге путешествовали во второй половине XIX в. и на рубеже веков: Семенов-Тян-Шанский, Пржевальский, Козлов, Цыбиков, Арсеньев, изучая нравы обитателей, флору, фауну, составляя карты не слишком известных маршрутов и областей.

Александр III серьезно относился к открывавшимся перспективам, о чем свидетельствует назначение цесаревича Николая в 1892 г. председателем Комитета по строительству Сибирской железной дороги.

* * *

Помимо Сергея Витте определенную роль в сюжете сыграл царский крестник – Петр Бадмаев. В феврале 1893 г. он направил через Витте царю записку "О задачах русской политики на азиатском Востоке" с изложением проекта продвижения на Дальний Восток с перспективой присоединения к России Монголии, Тибета, предсказывая закат циньской династии, развал и раздел китайской империи. Главный вопрос ставился следующим образом – *"или Россия, или англичане"*. Идею дальневосточной экспансии Бадмаев продвигал в лестных выражениях: *"народы Азии искали покровительства, защиты, дружбы и подданства России... Весь Восток симпатизирует России, и русского царя называют на Востоке, как русские подданные-инородцы, так и чужеземцы, Белым Царем-богатырем...*

буддисты считают белого царя перерожденцем одной из своих богинь Дара-эхэ – покровительницы буддийской веры. Она перерождается в белого царя для того, чтобы смягчить нравы жителей северных стран". Он предлагал Александру рассмотреть железнодорожное обустройство еще одного вектора – юго-восточного, построив дорогу на Ланчжоу-фу, являвшегося, по мнению Бадмаева, ключом к Тибету. *"Ланчжоу-фу – ключ в Тибет, Китай и Монголию. Вся торговля Китая попадет в наши руки… Европейцы не в состоянии с нами конкурировать… С проведением этой линии начнется финансово-экономическое могущество России"*.

Александр наложил на бумагу осторожную резолюцию: *"Все это так ново, необычайно и фантастично, что с трудом верится в возможность успеха"*, планирование же экспансии развивалось по иному сценарию.

Спор о генеральном маршруте шел вокруг двух версий: проводить дорогу вдоль Амура, имея в виду "*колонизационное и базоустроительное значение*" – развитие смежных российских территорий, либо протянуть ее через китайские земли. Сторонником первого пути был Приамурский генерал-губернатор, командующий войсками округа Сергей Духовский, альтернативную ветку лоббировали Витте и министр иностранных дел Алексей Лобанов-Ростовский. Маячил и более амбициозный проект: соединить южное ответвление дороги с северо-восточным вектором индокитайского проекта Франции в единую трансазиатскую сеть, что само по себе предопределяло активное противодействие Великобритании в новом раунде Большой игры.

Между тем в 1894 г. в сюжете происходят серьезные подвижки: летом началась война между Японией и Китаем, а осенью умер Александр III.

ЖЕЛТОРОССИЯ

Парадоксальным образом результаты войны оказались в итоге на руку российской экспансии. А захваченный японцами Люйшунь (Порт-Артур) – сыгравший впоследствии столь впечатляющую роль в дальневосточной драме – был выкуплен Китаем в соответствии с коррективами, внесенными в Симоносекский мирный договор в результате протеста России, Германии, Франции. События развивались стремительно: маньчжурское действие повторяло увертюру Транссиба. В декабре 1895 г. учреждается Русско-Китайский банк с преимущественно французским капиталом для финансирования грандиозного транспортного проекта. Модельные наметки композиции содержались в секретном договоре между Российской империей и Китаем, подписанном министром иностранных дел Алексеем Лобановым-Ростовским и высокопоставленным сановником Ли Хуан Чжаном во время коронации Николая II. Договор предоставлял России право на постройку железнодорожной магистрали через территорию северо-восточной Маньчжурии. Начавшееся в августе 1897 г. комплексное обустройство Северной Маньчжурии имело следствием масштабный замысел Желтороссии и попытку его реализации.

Желтороссия – не слишком известное определение "Русской Маньчжурии", а в более широком смысле также Монголии и Туркестана, или как писал изучающий Сибирь этнограф Илья Левитов, *"пространство, в котором русский элемент смешивается с желтой расой"* [Левитов 1905]. Проблема заключалась в определении форм и сути российской политики в отношении Китая и шире – Азии. Россия за несколько десятилетий обрела земли на континенте, имевшие собственные версии становления государственности. И вошла в со-

прикосновение с территориями суверенных азиатских государств. Как надо было обустраивать в этой среде систему взаимоотношений и политическую архитектонику? Что следовало положить в их основу: союзнические отношения или колонизацию? И если колонизацию, то в какой форме?

Следовало ли идти по пути косвенного управления по британскому образцу – как было зафиксировано, к примеру, в договорах с Хивой и Бухарой? Или проводить политику колонизации в русле действий на Северном Кавказе, ориентируясь на французские лекала, по которым вычерчивалась геометрия Северной Африки? А может быть, стремиться к ассимиляции, примерно так, как это происходило в Поволжье, Сибири, то есть воспроизвести, по сути, опыт Латинской Америки, опираясь на российскую способность впитывать, перемалывать, растворять в своем теле "чужеродные элементы" (Федор Духовенский)?

И что сулил России азиатский дискурс: колониальную пристройку, "желтую опасность", "панмонголизм"? Разброс мнений был широк...

Что же касается принципов обустройства китайских территорий, вошедших в состав Дальневосточного наместничества, то стратегические замыслы излагались – но уже в более практичном ключе – в проекте Приамурского генерал-губернатора Николая Гродекова. И в альтернативном по формуле исполнения, ориентированном скорее на типологию Русско-Американской компании плане Витте.

Целью было геополитически/геоэкономически мотивированное фактическое и правовое закрепление идеи посредством обустройства ее стержня – Маньчжурской железной дороги. В докладной записке Николаю II о ситуации, сложившейся после Китайского похода (1900-1901 гг.), генерал предлагал *"заселить полосу отчуждения русским элементом"*. Император одобрил инициативу, поручив разработать соответствующий проект. Отзвуки грандиозного замысла сохранились, кстати, в планах переустройства России Петра Столыпина и были им частично реализованы.

* * *

Действительно, КВЖД являлась не просто транспортной магистралью. Ее композиция включала полосу отчуждения, где действовали не китайские и не российские законы, а Устав – свод норм, заменявший национальные законодательства. Предусматривалось возведение десятков поселений, причем строительство местной столицы – Харбина – привязывалось к реке Сунгари, создавая, таким образом, опору сразу на два путепровода. Управление территорией должно было осуществляться военными комиссарами, для чего создавались особые войска Общества – Корпус охранной стражи, влияние которой распространялось на десятки и сотни километров от дороги. В апреле 1897 г. на берега Сунгари прибыл авангардный отряд Строительного управления КВЖД под охраной пешей Кубанской полусотни. Первоначально было сформировано несколько конных сотен из кубанских, терских, оренбургских казаков; в дальнейшем предполагалось создание нового, Сунгаринского казачества. После Китайского похода Охранные части вошли в состав Корпуса пограничной стражи Заамурского округа, находившегося в ведении министерства финансов. Тут, помимо приходящих на ум воспоминаний об океанических эскизах Русско-Американской компании, возникают параллели с парагосударственной практикой компаний, типологически схожих

с Ост-Индской. Либо госкорпораций с их особыми привилегиями, частными армиями и анклавными хозяйствами уже в наши дни.

Обсуждалось также строительство дополнительной, южной ветки от Харбина к крепости Люйшунь (Порт-Артур) и г. Далянь (Дальний). Оппонентами в споре о целесообразности развития стратегической авантюры выступали министр иностранных дел Муравьев и Витте, возражавший против фактического захвата Ляодунского полуострова.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ НАМЕСТНИЧЕСТВО

Замысел Желтороссии пережил впечатляющий взлет и претерпел не менее драматичную неудачу. В конце 1897 г. началась фактическая колонизация Китая. В ноябре Германия арендовала у Китая на 99 лет порт Циндао, что вело к аналогичным действиям других держав. Франция обосновалась в Гуанчжоуване, Великобритания в дополнение к Гонконгу и Дзюлуну заняла порт Вэйхайвэй. Россия перешла к активным действиям, решив обосноваться на Ляодунском полуострове, превратив Люйшунь в военно-морскую базу, а Далянь – в коммерческий терминал, в амбициозных планах – будущий конкурент Кантона и Сан-Франциско.

В декабре в бухту прибыл отряд кораблей во главе с крейсером "Рюрик", а в марте была подписана русско-китайская конвенция: Ляодунский полуостров вместе с Люйшунем, Далянем, островами был сдан в аренду России на 25 лет. Российский флот получил на тихоокеанском побережье незамерзающую морскую базу. Одновременно России была предоставлена концессия на прокладку Южно-Маньчжурской железной дороги. На территории созданной Квантунской области вводится российское гражданское управление во главе с генерал-адъютантом, вице-адмиралом Евгением Алексеевым. Интенсивно обустраивались Порт-Артур, Дальний.

"Государь Император объявляет Высочайшую благодарность Командующему эскадрою в Тихом океане вице-адмиралу Дубасову и Монаршее благоволение – всем чинам вверенной ему эскадры и сухопутного отряда за отличное выполнение возложенных на него поручений по занятию Порт-Артура и Таллиенвана".

Из приказа по Морскому ведомству

На следующий год произошли события, в конечном счете приведшие к временной реализации замысла Желтороссии: началось восстание ихэтуаней, известное также как "боксерское восстание" или "посольский инцидент в Пекине"[4]. 21 июня Китай фактически объявил войну коалиции европейских государств и Японии. 22 июня в Приамурском военном округе была объявлена мобилизация. Мирная полоса в истории России заканчивалась.

* * *

Погромы на Маньчжурской дороге, истребление европейцев и китайцев-христиан имели следствием военные действия и закрепление экспансионистских тенденций.

"Государь Император Всероссийский, снисходя к печальному положению законного китайского правительства и ради устранения опасности, грозящей нашему трудово-

[4] Лозунги восставших звучали порой следующим образом: *"Изорвем электрические провода, вырвем телеграфные столбы, разломаем паровозы, разрушим пароходы!"*, *"Соберем муки с тысячи семей, соберем воды со ста семей и заживо сварим иностранных чертей!"* (имелись в виду магические фигурки из теста).

му русскому народу, работающему над постройкой Восточно-Китайской железной дороги, повелеть соизволил: ввести в Маньчжурию свои войска".

Из воззвания к властям и населению Маньчжурской провинции
от июня г. генерал-губернатора Приамурской области,
генерала от инфантерии Николая Гродекова

В середине 1900 г. в ходе Китайского похода была устранена угроза Благовещенску, усмирено правобережье Амура, снята блокада Харбина, отвоевана территория КВЖД. В следующем году остатки мятежников и примкнувших к ним правительственных войск были рассеяны также в Южной Маньчжурии. После подавления восстания в ходе интервенции восьми государств и штурма Пекина союзными войсками под руководством генерала Николая Линевича, координировавшего совместные действия, Россия фактически аннексировала Ляодун, ставший русским протекторатом, и оккупировала Северную Маньчжурию согласно "Основаниям русского правительственного надзора в Маньчжурии". Желтороссия, казалось бы, обретала реальные очертания. Императорским указом от 30 июля 1903 г. из Приамурского генерал-губернаторства и Квантунской области создавалось Дальневосточное наместничество во главе с Алексеевым, получившим право подписи международных договоров. Учреждался Особый комитет по делам Дальнего Востока во главе с царем. План освоения Желтороссии включал массовое переселение крестьян из европейской части империи, русификацию, с той оговоркой, что под русификацией местного населения на языке того времени понималась христианизация. Планировалось также создание из отставных военных гражданского корпуса – чиновничества. Этот опыт, кстати, повторили большевики, попытавшись восполнить нехватку кадров за счет демобилизованного командного состава Красной армии.

РОССИЯ НА ПОРОГЕ...

В июне 1903 г. строительное управление КВЖД передало дорогу эксплуатационному: началось рабочее движение составов, регулярные рейсы Москва – Дальний занимали 16 суток. Общество КВЖД участвовало в оборудовании морского порта во Владивостоке и при посредничестве Русского Восточно-Азиатского пароходства совершало рейсы в порты Японии, Кореи, Китая. Владело оно флотилией из 20 пароходов.

Вновь после эскиза Русской Америки, на рубеже XX в., у России возникал трансъевразийский трамплин, имевший океаническую проекцию. Хабаровск, Владивосток, Харбин, Порт-Артур, Дальний – это логистика и терминалы, ориентированные на морские коммуникации и озаряемые мыслью о второй – восточной – столице империи. А если взглянуть на ситуацию пристальнее, то при желании тут можно увидеть и отблеск мечты о Российском Царьграде, воздвигнутом на противоположном северо-западному граду святого Петра – юго-восточном полюсе страны, на берегу бухты Золотой Рог, возле пролива Восточный Босфор, на перекрестке миров и континентов. Возведенном, быть может, в историософском смятении, но с искрой ретроспективной прозорливости: мыслью о возможном удержании здесь российской цивилизации, ее обновлении и переустройстве в случае сокрушения по тем или иным причинам западной части Северной Ромеи. История, однако, не пишется циклами в духе вечного возвращения...

Сумма российских действий в Азии, как и в случае с цареградскими устремлениями в Европе, не могла не привести к решительному противодействию. Дело кончилось русско-японской войной. По Портсмутскому договору Россия передала Японии Южный Сахалин, ушла с Ляодунского полуострова, отказалась от Порт-Артура и аренды Квантунской области. Последняя отошла к Японии вместе с частью ЮМЖД со всеми сооружениями, арсеналами, верфями.

Но поражение России означало нечто большее, нежели силовое разрешение очередной политической коллизии. Это была первая победа азиатского государства над европейской державой, что заставляло задуматься над переменами в сценарии и режиссуре наступающего века.

"...На пепелище старой христианской Европы, истощенной, потрясенной до самых оснований собственными варварскими хаотическими стихиями, пожелает занять господствующее положение иная, чужая нам раса, с иной верой, с чуждой нам цивилизацией... реально победить может лишь крайний Восток, Япония и Китай, раса, не истощившая себя, да еще крайний Запад, Америка. После ослабления и разложения Европы и России воцарится китаизм и американизм, две силы, которые могут найти точки сближения между собой. Тогда осуществится китайско-американское царство равенства, в котором невозможны уже будут никакие восхождения и подъемы".

Бердяев Н. Мировая опасность

* * *

Тем временем продолжалось освоение Северного морского пути.

В 1878-1879 гг. он был пройден в две навигации Эриком Норденшельдом на пароходе "Вега": сначала до Чукотки, а после зимовки удалось обогнуть Каменный нос, затем, пройдя Тихий и Индийский океаны, через Суэцкий канал Норденшельд вернулся в Скандинавию (1880 г.), впервые замкнув маршрут вокруг Евразии. В 1893-1896 гг. Северо-восточным путем двинулся на "Фраме" Фритьоф Нансен, повернув затем на север и попытавшись на санях пройти сквозь полярную зону – царство Зимы. В 1900-1902 гг. Северным морским путем двинулся на шхуне "Заря" Эдуард Толль, пытавшийся отыскать "большую землю" Арктиды (Землю Санникова).

С началом века и развитием кораблестроения приходит пора ледоколов. Сергей Витте, планируя освоение Дальнего Востока, привлекает к работе Дмитрия Менделеева и адмирала Макарова. Результатом стало создание высокоширотного ледокола "Ермак", причем Менделеев рассматривал радикальную версию транзита из европейской части России к Берингову проливу и далее к конечной точке проекта, Сахалину – через Северный полюс. Предпринимались также попытки пройти Великим путем с востока на запад. С 1910 г. работала Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО)[5]. В 1914-1915 гг. на ледоколах "Вайгач" и "Таймыр" экспедицией

[5] Разработка планов эксплуатации Северного морского пути фактически не прекратилась даже в годы революции и гражданской войны, исследования продолжались в противоборствующих лагерях (причем члены колчаковскго комитета Севморпути были в полном составе включены в состав советской комиссии по его освоению). Реализация планов, отсроченных зигзагами русской истории, произошла в 1932 г., когда экспедиция Отто Шмидта на ледокольном пароходе "Александр Сибиряков" впервые прошла этим путем за одну навигацию. Первое же сквозное плавание с востока на запад за одну навигацию совершил в 1934 г. Николай Николаев на ледоколе "Литке". Первая транспортная операция – плавание лесовозов "Ванцетти" и "Искра" из Ленинграда во Владивосток с 8 июля по 9 октября 1935 г.

под руководством Бориса Вилькицкого было совершено сквозное плавание с зимовкой у полуострова Таймыр.

* * *

После русско-японской войны возобновилось проектирование Амурской железной дороги, в конце 1906 г. начались подготовительные работы, а уже в следующем году развернулось строительство, длина трассы составила около двух тысяч километров. Учитывая предстоящее возрастание грузопотока, тобольский губернатор Николай Гондатти выступил за прокладку второй колеи на Сибирской и Забайкальской трассах. В 1911 г., став генерал-губернатором Приамурского края, он обеспечил строительство моста через Амур у Хабаровска, соединив таким образом Уссурийскую дорогу с Амурской. В результате железнодорожное сообщение получило сразу два восточных терминала – Хабаровск (конечный пункт АЖД) и Владивосток (конечный пункт КВЖД), связанных Уссурийской железной дорогой.

Строительство Амурской магистрали было завершено в 1915 г., в октябре 1916 г. трансконтинентальный коридор вводится в эксплуатацию в полном объеме. На полную мощность заработала и Среднеазиатская магистраль. В ноябре 1916 г. была сдана во временную эксплуатацию Мурманская железная дорога[6], на следующий год объединенная с Олонецкой[7]. Железнодорожная сеть, "транспортные артерии" страны – инфраструктурный аналог кровеносных сосудов, была, наконец, отстроена, общая стоимость превысила полтора миллиарда рублей.

Россия, казалось, находилась на пороге промышленного взлета, а после Эрзурумского сражения, Трабзонской операции, Брусиловского прорыва, успехов союзников по Антанте на Сомме, Ютландского сражения (в конце 1916 г. Германия предложила заключить мир) – и накануне победы во Второй Отечественной, как ее тогда называли, войне.

Непрочитанными, однако, оставались роковые страницы летописания о грядущих революциях и войнах, гибели Российской империи и распаде СССР. И о появлении на обломках империи, на постсоветских просторах россыпи двух десятков государств с удержанием одним из них имени Россия.

Но и на этой главе новейшего хронографа трансъевразийские сюжеты Русского мира не обрываются...

---

[6] Мурманская железная дорога прошла из Петрозаводска к Кольскому заливу, т.е. к незамерзающему Баренцеву морю. Совет министров 31 декабря 1914 г. принял решение немедленно приступить к изысканиям, а затем и строительству, которое началось в июне 1915 г. и велось в условиях Заполярья – это была самая северная железная дорога в мире. В том же году заработал морской порт. Длина Мурманской железной дороги – 1050 км (вместе с Олонецкой – 1440 км). Незадолго до окончания строительства в конечном пункте был основан новый город – Романовна-Мурмане (г. Мурманск), официальное открытие которого состоялось 21 сентября 1916 г. Предусматривалось продление дороги с выходом на порт Александровск (г. Полярный). И еще штрих к сюжету: в годы войны на строительстве железной дороги Петроград–Мурманск, города Романов и морского порта трудились китайские трудовые батальоны.

[7] Акционерное общество Олонецкой железной дороги было организовано в 1912 г. Дорога прошла от станции Званка – на пути из Санкт-Петербурга в Вологду, до Петрозаводска и соединила Санкт-Петербург с Петрозаводском, откуда начиналась уже Мурманская железная дорога. В 1917 г. частная Олонецкая дорога была продана в казну и объединена с Мурманской железной дорогой в единую магистраль.

Бердяев Н. 1918. Мировая опасность. – *Судьба России. Опыты по психологии войны и национальности. М.: Г.А. Леман и С.И. Сахаров*. 240 с.

Левитов И.С. 1901. *Желтая Россия. Доклад*. СПб.

Левитов И.С. 1905. *Желтороссия как буферная колония*. СПб. 120 с.

Милютин Д.А.. *Критическое исследование значения военной географии и военной статистики*. СПб.: Военная типография, 1846.

References

Berdyaev N. World danger. – *The Fate of Russia. Experiments on the Psychology of War and Nationality*. M.: G.A. Lehman and S.L. Sakharov, 1918. 240 p.

Levitov I.S. Yellow Russia. Report. St. Petersburg., 1901.

Levitov I.S. Yellow Russia as a Buffer Colony. St. Petersburg, 1905. 120 p.

Milyutin D.A. *Critical Study of Geography and Military Value of Military Statistics*. St. Petersburg.: Military printing, 1846.

DOI: 10.17976/jpps/2014.03.03

GETTING OVER EURASIA (Geo-Economic Essay)

A.I. Neklessa

Abstract. The current era is a time of global transformation of the world order: the transit of territorial (geopolitical) format of Modernity urban culture and its main political form, the national state to geo-economic state: a dynamic modus operandi trans-boundary metapolis culture (geo-economics). Actual formula of current peace-building phase is a new regionalism, which is formed on the basis of existing economic ties within the geo-economic matrix of the new division of labor and socio-cultural gravity connecting complementary peoples in complex dynamic community, based on anthropological rather than territorial reading of post-modern political geography ("country is its people"). Key resource is the socio-cultural identity and active, productive viability manifested within the geo-economic and post-economic worldview. Folding the Russian identity is closely linked to territorial expansion in the north-east direction, which embraced both colonization and geo-cultural build vast expanses and targeted promotions to the ocean coast: wiring the Northern Sea Route, the laying of the Great Siberian tract, improvement of Maritime Province (Primorye) with access to the open spaces of the Pacific (Slavorossia – "Slavic Russia"), as well as the progressive development of Turkestan and Northeast China ("Yellow Russia") with the prospect of implementing the idea of Trans-Eurasian springboard. Primary means of expansion and improvement conceived transport arteries, mainly railway construction: Trans-Siberian, Chinese Eastern Railway, South Manchurian Railway, and other Trans-Caspian routes. Implementation of large-scale transport and infrastructure megaproject in Russian was completed at the beginning of the 20th century and was the basis for industrial, industrial takeoff.

Keywords: geo-economics, geopolitics, Russia, Eurasia, Siberia, the Far East, Yellow Russia, Slavorossiya, Russian America, Manchuria, Trans-Siberian, the Northern Sea Route.

NEKLESSA Alexander Ivanovich, Head of the Laboratory of Geoeconomic Studies (Laboratory "North-South"), Institute of African Studies, Russian Academy of Science, Head of "INTELROS – Intellectual Russia", Moscow, Russia. Email: neklessa@intelros.ru