

УДК 94

ББК 66.4(0)

DOI 10.30792/2222-9175-2025-60-75-80

Е. В. Митыпов

КИТАЙСКО-ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА КАК ИНСТРУМЕНТ «МЯГКОЙ СИЛЫ» В РОССИЙСКО-ЯПОНСКИХ ОТНОШЕНИЯХ (начало 1900-х – середина 1940-х гг.)

В статье показано, как Россия использовала Китайско-Восточную железную дорогу (КВЖД) для реализации внешнеполитической стратегии в отношении Японии. Рассматривается реакция японской стороны на российские действия вокруг железнодорожной артерии, демонстрирующие использование КВЖД в качестве ключевого элемента дипломатической и экономической борьбы за влияние в Восточной Азии.

Ключевые слова: Россия, Япония, КВЖД, политика, стратегия, дипломатия, «мягкая сила», Русско-японская война.

E. V. Mitypov

CHINA-EASTERN RAILWAY AS AN INSTRUMENT OF “SOFT POWER” IN RUSSIAN-JAPANESE RELATIONS

The article analyses how Russia used the China-Eastern Railway (CER) to implement its foreign policy strategy towards Japan. It also examines the Japanese response to Russian actions around the railway artery, demonstrating the use of the CER as a key element in the diplomatic and economic struggle for influence in East Asia.

Keywords: Russia, Japan, China-Eastern Railway, politics, strategy, diplomacy, “soft power”, Russian-Japanese war.

Китайско-Восточная железная дорога служила не только важной транспортной артерией, но и стратегическим инструментом в рамках российской дипломатии, позволяя Москве продвигать свои интересы в регионе, не прибегая к военным действиям. В контексте КВЖД термин «мягкая сила» используется для объяснения роли России как державы, стремящейся усилить влияние в Восточной Азии через экономическое сотрудничество, инвестиции и инфраструктурные проекты.

Маньчжурский вопрос, связанный с КВЖД, оказывал значительное влияние на отношения между Японией и Советской Россией. Обе страны стремились расширить влияние в регионе, претендуя на земли, которые им не принадлежали. Хотя законность особых прав Японии в Маньчжурии может быть поставлена под сомнение, ситуация оставалась уникальной, так как ни одно государство не обладало таким широким спектром прав и привилегий на территории другого государства.

Важный аспект использования КВЖД в качестве инструмента «мягкой силы» – сочетание экономической экспансии с дипломатическими инициативами. Для России строительство железной дороги стало способом заключения экономических соглашений с Китаем и другими государствами региона. В 1896 г. заключен договор с Китаем, предоставивший России право на ее строительство в Маньчжурии. Эти земли находились под контролем Китая, однако в условиях ослабления центральной власти и роста европейского и японского влияния в регионе Китай согласился на такой шаг. В соглашении оговаривалось, что Россия получит право строить дорогу, а также гарантии безопасности для ее эксплуатации.

Китайская сторона была очень заинтересована как политически, так и экономически. Чрезвычайно важным для китайского правительства было то, что в лице России приоб-

ретался могущественный союзник в борьбе с не менее сильным соседом – Японией. При этом цинская дипломатия в очередной раз использовала одну из традиционных стратегий «используя варваров, править ими», стремясь втянуть Россию в войну с Японией. При этом КВЖД оказывала положительное влияние на социально-экономическое развитие Северного Китая. КВЖД и русские предприятия в Маньчжурии ускорили развитие промышленности, сельского хозяйства и торговли в регионе. Введение в эксплуатацию железной дороги отразилось на динамике русско-китайской торговли, значительно возрос товарооборот России с Китаем, активизировалось судоходство по приграничным рекам, Маньчжурия превратилась из отсталой окраины Цинской империи в промышленно развитый, по сравнению с другими областями Китая, регион [Врадий 2022: 135].

Строительство дороги началось в 1897 г., и она должна была соединить российский порт Владивосток с г. Харбином, расположенным в Маньчжурии, и протянуться дальше на юг до Пекина, создавая тем самым транспортный коридор, который не только улучшал связь между странами, но и открывал новые возможности для освоения природных ресурсов региона.

После завершения строительства в 1903 г. и фактического укрепления России в Маньчжурии Япония начала воспринимать российское присутствие в этом стратегически важном регионе как серьезную угрозу для своих амбиций на Корейском полуострове и в Маньчжурии. Для Японии КВЖД была не только транспортной артерией, но и символом расширяющегося российского влияния в Восточной Азии. Вопрос контроля над Кореей и Маньчжурией – один из центральных в японской внешней политике того периода, и любое укрепление позиций России в этих регионах рассматривалось как вызов.

Реакция Японии на КВЖД была многогранной, включая дипломатию, военную подготовку и создание международных альянсов. Это влияние прослеживается в дипломатических отчетах, переписке и официальных заявлениях японских властей, а также в стратегии военных и экономических мероприятий. Россия использовала железную дорогу как инструмент экономической дипломатии, активно убеждая Китай в том, что проект улучшит внутреннюю инфраструктуру и создаст выгодные условия для китайских поставок в Сибирь и другие российские регионы. В отчетах российской дипломатической миссии в Пекине упоминалось, что строительство КВЖД будет способствовать совершенствованию транспортных путей и «обеспечению стабильности в Маньчжурии», тем самым этот проект представлялся как фактор «мирного сосуществования» между империями [Исторический обзор... 1923: 92].

В качестве примера «мягкой силы» можно рассматривать воздействие дороги на Китай, представленное не как экспансия, а как «совместная работа на благо всех сторон». Строительство железной дороги, ведение торговых операций и миграция российских рабочих в Китай создавали не только экономическое, но и культурное присутствие России в регионе. В этом контексте железная дорога становилась культурным мостом, через который происходили контакты между народами России, Китая, Кореи и других стран региона.

В архивных материалах часто упоминается роль русских работников и их влияние на местное население. Подготовка будущих кадров для КВЖД, воспитание русских и китайцев в духе взаимной солидарности были важной частью забот администрации КВЖД. Через эти взаимодействия происходил обмен знаниями, технологическими инновациями, а также культурными практиками. Важным аспектом «мягкой силы» России стало использование проекта в качестве символа модернизации и просвещения. Первым учебным заведением, открывшимся в 1898 г. в Харбине, стала Старохарбинская начальная школа, где было положено начало совместному обучению русских и китайских детей. Учебные заведения, где обучались китайцы, строились и содержались за счет дороги. По окончании среднего учебного заведения китайские подростки могли продолжить учебу в России, а также в местных учебных заведениях [РГИА ДВ. Ф. 323. Оп. 1. Д. 684. Л. 29].

С 1898 по 1917 г. в г. Харбине и вдоль полосы отчуждения в Маньчжурии для детей российских служащих было открыто 22 железнодорожных школы, 50 начальных, мужское и женское коммерческие училища, торговая школа и технические курсы при же-

лезнодорожных мастерских, две частные женские гимназии, частное мужское учебное заведение первого разряда, пять частных начальных школ и школа-приют. В Харбине действовало три библиотеки и несколько учебных обществ.

Работа по обучению местных жителей русскому языку активизировалась в 1920-х гг. В 1922 г. учебный отдел железной дороги открыл две китайские начальные школы. После установления дипломатических отношений между СССР и Китаем в 1924 г. и передачи дороги под совместное управление двух стран количество учебных заведений для китайских граждан начало расти. К 1926 г. количество начальных школ увеличилось до 16, а объем их финансирования вырос на 74 % и составил около 340 тыс. руб. В школы принимали китайских детей, начиная с шести лет [Еропкина 2001: 133, 135].

Для Китая, переживавшего внутренний кризис и иностранные угрозы, строительство железной дороги воспринималось как возможность для инфраструктурной модернизации и возможного обновления национальной экономики. Россия в свою очередь акцентировала внимание на опыте в строительстве крупных инфраструктурных объектов, показывая способность к технологическому лидерству. В России понимали, что через такую крупную инфраструктурную модель можно эффективно продвигать свою культуру, улучшая имидж страны в Азии и формируя позитивное восприятие ее как державы, способной поддерживать стабильность и развитие региона. Архивные документы свидетельствуют о том, что российские дипломаты в Китае активно включали в свои обсуждения с местными властями диалоги культурного обмена, подчеркивая важность улучшения двусторонних отношений через образовательные и научные инициативы [АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 2042; ЦГИА СПб. Ф. Р-7709. Оп. 5. Д. 41].

Наряду с организацией школьного образования в Маньчжурии русские эмигранты приступили к созданию системы высшего образования. В 1922 г. на базе Русско-китайского техникума был основан Русско-китайский политехнический институт, со временем ставший крупнейшим высшим учебным заведением среди шести русских вузов Харбина [Лазарева, Шпилева 2012: 95]. Своим основанием институт обязан КВЖД.

Российско-китайский характер вуза подтверждает перечисленный в источниках персональный состав правления общества по учреждению РКПИ: представители харбинской общественности (Биржевого комитета, Харбинского общественного управления), представители вуза (директор, часть профессоров), должностные лица от русской и китайской частей правления общества КВЖД. При институте действовали подготовительный класс для китайской молодежи, техническое железнодорожное училище и курсы по подготовке к экзаменам на звание техника путей сообщения. В этот период, несмотря на небольшое число выпускников, они, безусловно, играли постоянно растущую роль в строительстве, реализации проекта и в компании КВЖД.

В Харбине и Шанхае были открыты педагогический, коммерческий и другие вузы, выпускавшие специалистов, востребованных в Китае. Функционировала сеть различных учебных заведений: техникумы, строительные курсы, рукодельные и пошивочные школы. Особенность образования: практически во всех учебных заведениях преподавали китайский, японский и маньчжурский языки наравне с европейскими [Ситниченко 2014: 279].

В целях развития дружбы и совместных достижений Китая и СССР в 1922 г. было учреждено Общество изучения Маньчжурского края (далее – Общество). В этом же году начали издаваться «Известия Общества изучения Маньчжурского края» (далее – «Известия»). Они выходили под редакцией А. Н. Новицкого до 1928 г. В «Известиях» публиковались работы членов Общества, в основном посвященные изучению культурного развития Маньчжурии. Члены редакции писали в первом номере журнала: «Три культуры должны встретиться в работе Общества – китайская, русская и маньчжурская» [От редакции 1922: 1].

Рассматривая вклад деятелей искусства в формирование культурных связей между Россией и Китаем, необходимо отметить взаимовлияние музыкального и художественного творчества. В 1921 г. в Харбине открыта первая музыкальная школа, позже – Высшее музыкальное училище им. А. К. Глазунова, где обучались русские и китайские

студенты. Взаимодействие русского и китайского элементов показывает, что восточная часть русского зарубежья, как и западная, стремилась сохранить национальную русскую культуру наряду с мировым культурным наследием. Литература стала доминирующим способом выражения духовности русской культуры и ее творческого потенциала. Устное и письменное русское слово объединяло и знакомило окружающий мир с понятием «русскости». Поэтому население тех районов, где раньше проживала русская диаспора, до сих пор говорит на особом диалекте, отличающемся от остального китайского мира [Русский Харбин 2005]. Особый вклад в формирование образа России в сознании китайского и маньчжурского общества внесла Русская православная церковь [ЦГИА СПб. Ф. 19. Оп. 128. Д. 709].

Советско-японские отношения в Маньчжурии стали важным фактором событий советско-китайского конфликта на КВЖД 1929 г. Именно через Японию поступала в Россию основная информация о событиях в Маньчжурии. Позиции СССР и японского руководства по проблеме КВЖД в основном совпадали. Япония поддерживала Советский Союз в его позиции и действиях по отношению к конфликту на КВЖД. В этой связи В. Г. Дацышен приводит выдержки из различных советских газет. К примеру, из газеты «Красноярский рабочий»: «Токио, 18 (ТАСС). Представитель японского Мининдела в интервью с корреспондентом ТАСС категорически опровергает слухи, будто японское правительство предлагает обратиться к Лиге Наций в связи с конфликтом на КВЖД. Представитель добавил, что это дело в настоящее время касается только СССР и Китая, и никакая третья сторона не имеет оснований вмешиваться в конфликт» [2016: 11].

Японские политические круги заняли в период советско-китайского конфликта позицию доброжелательного нейтралитета. Следствием развития конфликта было некоторое сближение Советского Союза и Японии, расширение масштабов сотрудничества. Так, в мае 1929 г. японский консул в Новосибирске К. Накамура попросил руководство Сибирского края дать предельно полную информацию о механизмах работы и состоянии транспорта для использования сибирского опыта при модернизации транспортной системы Японии [ГАНО. Ф. Р-47. Оп. 5. Д. 14. Л. 11–12].

Советско-китайский конфликт стал значимым событием для Японии и советско-японских отношений. Присутствие Японии в Маньчжурии и сдержанная политика японского правительства во многом определили ход событий в регионе. В то же время сотрудничество между СССР и Японией не остановило процесс ухудшения двусторонних отношений, а советско-китайский вооруженный конфликт, напротив, укрепил позиции стремящихся к агрессии в Китае японских милитаристов.

После завершения русско-японской войны КВЖД оставалась важным инструментом в геополитических играх как для России, так и для Японии. Несмотря на поражение России, КВЖД сохраняла стратегическое значение для поддержания ее позиций в Маньчжурии, а также для обеспечения связей с Дальним Востоком. Однако в долгосрочной перспективе железная дорога стала символом российского отступления из региона, что открывало пути для усиления японского влияния. После войны Япония активно использовала победу в качестве инструмента «мягкой силы», укрепляя свое влияние в Китае. Россия же продолжала восстанавливать свое положение на Дальнем Востоке, но она уже не могла рассчитывать на прежнюю силу в регионе, а КВЖД стала лишь частью ее ограниченного влияния.

Провозглашение 1 октября 1949 г. Китайской Народной Республики создало новую ситуацию на Дальнем Востоке и потребовало от СССР пересмотра позиций в Маньчжурии, в т. ч. и по КВЖД. Новые советско-китайские соглашения от 14 февраля 1950 г. предусматривали полную и безвозмездную передачу дороги КНР непосредственно после заключения мирного договора с Японией, но не позднее 1952 г. Эти документы были выгодны обеим сторонам: гарантировали Китаю защиту и позволяли СССР обеспечить геополитические интересы в регионе.

КВЖД сыграла важную роль в формировании политических и экономических отношений между Россией и Японией в конце XIX – начале XX в. Этот транспортный

коридор стал не только ключевым звеном в международной торговле и транзите, но и использовался как инструмент «мягкой силы» – стратегии влияния через экономические, культурные и политические механизмы.

Статья подготовлена при поддержке гранта Российского научного фонда (проект «От Чайного пути к Монгольскому коридору “Нового Шелкового пути”: исторические проекции и современные взаимодействия России, Монголии и Китая») № 24-48-03025.

Источники и литература

Архив внешней политики Российской Империи МИД РФ (АВПРИ): ф. 143 (Китайский стол), оп. 491, д. 2042 (Проект Посланника в Пекине Покотилова учредить в Китае русские школы. О получении молодыми китайцами высшего образования за границей вообще. 1899–1911).

Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб): ф. Р-7709, оп. 5, д. 41 (Уполномоченный ЦК профсоюза работников жд/транспорта Северной области); ф. 19, оп. 128, д. 709 (Опись метрических книг военных церквей).

Российский государственный исторический архив Дальнего Востока (РГИА ДВ): ф. 323, оп. 1, д. 684.

Государственный архив Новосибирской области (ГАОНО): ф. Р-47 (Исполнительный комитет Западно-Сибирского краевого Совета депутатов трудящихся, г. Новосибирск. 1925–1937 гг.), оп. 5, д. 14.

Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги: 1896–1923 гг. / по поручению Правления О-ва и под редакцией Специальной Комиссии составил Агент Правления О-ва Е. Х. Нилус. – Харбин: Тип. КВЖД и Товарищества «Озо», 1923. – XIX. – 690 с.

Врадий С. Ю. Роль КВЖД в освоении Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая / С. Ю. Врадий // Труды Института истории, археологии и этнографии ДВО РАН. – 2022. – Т. 38. – С. 134–142.

Еропкина О. Русские и китайские школы на КВЖД. 20-е годы / О. Еропкина // Проблемы Дальнего Востока. – 2001. – № 3. – С. 132–138.

Лазарева С. И. Российская эмиграция и развитие образования в Маньчжурии 20–40-х годов XX века / С. И. Лазарева, А. Н. Шпилева // Ойкумена. Регионоведческие исследования. – 2012. – № 3. – С. 94–102.

Ситниченко К. Е. Россия и Китай: культурный диалог (на примере эмиграции «первой волны») / К. Е. Ситниченко // Россия и Восток: культурные связи в прошлом и настоящем: мат-лы Междунар. науч. конф. (IX Колосницынские чтения) (г. Екатеринбург, 16–17 апреля 2014 г.). – Екатеринбург, 2014. – С. 277–281.

От редакции // Известия Общества изучения Маньчжурского края. – 1922. – № 1. – С. 1.

Василенко Н. А. Первые русские учебные заведения в Маньчжурии / Н. А. Василенко // Вестник ДВО РАН. – 2000. – № 2. – С. 61–69.

Русский Харбин / сост., предисл. и коммент. Е. П. Таскиной. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Изд-во Моск. ун-та; Наука, 2005. – 349 с.

Дацышен В. Г. Советско-японские отношения во время конфликта на КВЖД 1929 г. / В. Г. Дацышен // Японские исследования. – 2016. – № 1. – С. 6–19.

References

Arhiv vneshnej politiki Rossijskoj Imperii MID RF (AVPRI): f. 143 (Kitajskij stol), op. 491, d. 2042 (Proekt Poslannika v Pekine Pokotilova uchredit' v Kitae russkie shkoly. O poluchenii molodymi kitajcami vysshego obrazovaniya za granicej voobshche. 1899–1911).

Central'nyj gosudarstvennyj istoricheskij arhiv Sankt-Peterburga (CGIA SPb): f. R-7709, op. 5, d. 41 (Upolnomochennyj CK profsoyuza rabotnikov zhd/transporta Severnoj oblasti); f. 19, op. 128, d. 709 (Opis' metricheskikh knig voennyh cerkvej).

Rossijskij gosudarstvennyj istoricheskij arhiv Dal'nego Vostoka (RGIA DV): f. 323, op. 1, d. 684.

Gosudarstvennyj arhiv Novosibirskoj oblasti (GANO): f. R-47 (Ispolnitel'nyj komitet Zapadno-Sibirskogo kraevogo Soveta deputatov trudyashchihsya, g. Novosibirsk. 1925–1937 gg.), op. 5, d. 14.

Istoricheskij obzor Kitajskoj Vostochnoj zheleznoj dorogi: 1896–1923 gg. / po porucheniyu Pravleniya O-va i pod redakciej Special'noj Komissii sostavil Agent Pravleniya O-va E. H. Nilus. – Harbin: Tip. KVZhD i Tovarishchestva «Ozo», 1923. – XIX. – 690 s.

Vradij S. Yu. Rol' KVZhD v osvoenii Dal'nego Vostoka Rossii i Severo-Vostochnogo Kitaya / S. Yu. Vradij // Trudy Instituta istorii, arheologii i etnografii DVO RAN. – 2022. – T. 38. – S. 134–142.

Eropkina O. Russkie i kitajskie shkoly na KVZhD. 20-e gody / O. Eropkina // Problemy Dal'nego Vostoka. – 2001. – № 3. – S. 132–138.

Lazareva S. I. Rossijskaya emigraciya i razvitie obrazovaniya v Man'chzhurii 20–40-h godov XX veka / S. I. Lazareva, A. N. Shpileva // Ojkumena. Regionovedcheskie issledovaniya. – 2012. – № 3. – S. 94–102.

Sitnichenko K. E. Rossiya i Kitaj: kul'turnyj dialog (na primere emigracii «pervoj volny») / K. E. Sitnichenko // Rossiya i Vostok: kul'turnye svyazi v proshlom i nastoyashchem: mat-ly Mezhdunar. nauch. konf. (IX Kolosnycynskie chteniya) (g. Ekaterinburg, 16–17 aprelya 2014 g.). – Ekaterinburg, 2014. – S. 277–281.

Ot redakcii // Izvestiya Obshchestva izucheniya Man'chzhurskogo kraja. – 1922. – № 1. – S. 1.

Vasilenko N. A. Pervye russkie uchebnye zavedeniya v Man'chzhurii / N. A. Vasilenko // Vestnik DVO RAN. – 2000. – № 2. – S. 61–69.

Russkij Harbin / sost., predisl. i komment. E. P. Taskinoj. – 2-e izd., ispr. i dop. – M.: Izd-vo Mosk. un-ta; Nauka, 2005. – 349 s.

Dacyshen V. G. Sovetsko-yaponskie otnosheniya vo vremya konflikta na KVZhD 1929 g. / V. G. Dacyshen // Yaponskie issledovaniya. – 2016. – № 1. – S. 6–19.