

*inter-ethnic relations in Crimea. The article considers aftershocks of the deportation of the peoples of the Crimea and political repression and the potential of optimization and correlation of the activity of executive authorities of the Republic of Crimea and Sevastopol federal city with the legislation of the RF.*

**Keywords:** state migration policy, Crimeans, Sevastopol, Crimean-Tatar population, integration, historical process, self-identification, ethno-cultural affiliation, institutions of diaspora, social policy, financial-economic projects, referendum

---

### УДК 94(571.54)+(517.3)

**КАЛЬМИНА** Лилия Владимировна – доктор исторических наук, доцент; ведущий научный сотрудник отдела истории, этнологии и социологии Института монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН (670047, Россия, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6; [kalminal@gmail.com](mailto:kalminal@gmail.com))

**ПЛЕХАНОВА** Анна Максимовна – доктор исторических наук, доцент; ведущий научный сотрудник отдела истории, этнологии и социологии Института монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН (670047, Россия, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6; [plehanova.am@mail.ru](mailto:plehanova.am@mail.ru))

## ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ФАКТОР ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСГРАНИЧНОГО ТОРГОВОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИЯ/СССР – МОНГОЛИЯ

**Аннотация.** В статье анализируется роль железнодорожного строительства в формировании российско-монгольского трансграничного торгового пространства. Соединение России с Китаем железной дорогой через Кяхту на Ургу имело стратегическое значение для Российского/Советского государства, создавая условия для его доминирования на монгольском экономическом пространстве. Идея строительства Кяхтинской ветки железной дороги, разработанная государством при поддержке забайкальского купечества, была воплощена в конкретный проект Министерством путей сообщения и одобрена Государственной думой Российской империи. Полностью она была реализована спустя почти полвека Советским государством – уже на иной идеологической основе. Строительство железнодорожной линии Улан-Удэ – Кяхта – Улан-Батор обеспечило пророссийский характер монгольского экономического пространства.

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура, трансграничное пространство, Транссибирская магистраль, Кяхтинская ветка, Монголия, верхнеудинский вариант, мысовский вариант

В Сибири с ее обширными территориями и слабой населенностью транспортная инфраструктура играла особую роль. С прокладки торговых трактов здесь начиналась экономика, а проведение железных дорог вдохнуло новую жизнь в эту экономику, находившуюся в спящем состоянии. Именно транспортное строительство стало первым шагом в экономической модернизации Сибири в отличие от центра России, где промышленный переворот начался с легкой промышленности, постепенно захватывая тяжелую индустрию и сельское хозяйство. Прокладка сети железных дорог создавала условия для промышленной революции в других отраслях.

Забайкальское общество задолго до проведения Транссибирской железнодорожной магистрали понимало не только экономическое, но и стратегическое значение путей сообщения. В ответе на вопрос военного губернатора Забайкальской области Я.Ф. Барабаша о целесообразности проведения узко-

колейной железнодорожной ветки от Сретенска к Байкалу со стороны деловых кругов прозвучали несколько предложений о создании, говоря современным языком, транспортно-логистического комплекса, включавшего водный путь Байкал – Селенга – Шилка и железную дорогу. Умелое планирование траектории транспортировки грузов с чередованием железнодорожного и водного путей сообщения, по мнению предлагающих, должно было сократить расстояние, а следовательно и затраты на их доставку<sup>1</sup>. Наиболее дальновидные из них уже за несколько лет до принятия решения о строительстве Транссибирской магистрали понимали мировое значение, которое приобретет рельсовый путь в недалеком будущем. В своих ответах губернатору они указывали, что при параллельном проведении железной дороги и развитии паромства по Байкалу и Шилке «движение грузов увеличится еще доставкой чая, который теперь идет через Ургу», а следовательно, серебряный рубль и золото, которыми приходится расплачиваться за транзит, останутся в России, а не перейдут Китаю. Отчетливо представляя масштаб переворота, который произведет железнодорожное строительство на востоке империи, представители деловых кругов считали целесообразным, не считаясь с затратами и возможной первоначальной убыточностью, провести не узкоколейку, а ширококолейную дорогу, поскольку она должна соединить Россию с «Восточным Океаном и Восточными Государствами»<sup>2</sup>.

Исследователи отмечают разницу в формировании ведомствами концепции развития железнодорожного строительства. Военное ведомство, которого прокладка новых дорог интересовала исключительно по стратегическим соображениям, настаивало на усилении коммуникаций западного (на случай европейской войны) направления. Программа С.Ю. Витте была ориентирована преимущественно на восток, в «направлениях, наиболее производительных в экономическом отношении» и потому способных быстро себя окупить [Опыт российских... 2000: 154]. Прославленный государственный в данном случае немного ошибся. Во-первых, восточное направление было убыточным и долгое время не могло себя окупить из-за искусственного применения льготных тарифов, преобладания пассажирских перевозок над грузовыми и низкой интенсивности движения [Экономика... 2015: 125]. Во-вторых, он недооценил стратегическое значение восточного направления, которое нисколько не уступало его экономической роли и планировалось как одно из важных средств формирования контуров трансграничного пространства. Великий сибирский путь, помимо того что был жизненно важной артерией, связавшей воедино все системы российского организма, фактически стал отправной точкой в решении этой задачи. Комитет Сибирской железной дороги считал «вполне своевременным всестороннее ознакомление с условиями нашей торговли на крайнем Востоке» и выражал уверенность в том, что «Китай и Япония, с приближением к их пределам сибирской железной дороги станут более доступными как для сбыта отечественных продуктов, так и для вывоза к нам предметов производства этих стран»<sup>3</sup>. Более того, Комитет фактически сам подал Китаю идею соединения его железных дорог с будущей сибирской магистралью на ее Забайкальском участке в непосредственной близости от китайской границы. Она была поддержана и цесаревичем Николаем. Проехав по предполагаемой траектории будущего Транссиба, наследник престола отметил, что его соединение со строящейся Китаем дорогой от Тяньцзиня «устранит тяжело отзывающееся ныне на торговом обмене полное отсутствие

<sup>1</sup> *Забайкальские областные ведомости*. 1898. № 121. 7 нояб.

<sup>2</sup> Государственный архив Забайкальского края (ГАЗК). Ф. 1(о). Оп. 1. Д. 2257. Л. 11-12, 21, 24.

<sup>3</sup> *Забайкальские областные ведомости*. 1894. № 7. 18 февр.

удобных путей сообщения между двумя величайшими странами мира, границы коих соприкасаются на протяжении многих тысяч верст»<sup>1</sup>.

Однако в XX в. надежды на интенсификацию железнодорожного строительства восточными странами сменились тревогой от их успешных действий в этом направлении. Активная деятельность Японии по расширению на континенте дорожной сети стала предметом постоянного обсуждения на совещаниях о развитии путей сообщения в Сибири, проводившихся у иркутского генерал-губернатора. При заключении военного союза Японии с Китаем во время потенциальных военных действий Россия могла оказаться в очень сложном положении. А обретение Монголией независимости после Синьхайской революции сделало из России и Китая – недавних союзников по «оформлению» трансграничного торгового пространства – соперников по завоеванию монгольского рынка. (Китай оценивал Россию как очень серьезного противника, и истинная цель ее затрат на постройку железных дорог для него не была секретом<sup>2</sup>.) Интенсифицируя железнодорожное строительство, Китай ежегодно затрачивал на сооружение ветки от Тяньцзиня около 2 млн долл. Попутно он разработал развернутый план необходимых к сооружению железнодорожных линий, к выполнению которого сразу же приступил<sup>3</sup>. Реализация фактически подсказанного Россией проекта соединения тяньцзиньской ветки с Транссибирской магистралью обеспечила бы ему победу в железнодорожной гонке за экономическое влияние в Монголии и первые роли в создании трансграничного торгового пространства. России следовало поторопиться с ответным ходом, но ее далеко идущие замыслы спотыкались об инертность и непонимание общества, считавшего железнодорожное строительство в Монголии напрасной тратой денег и сил. Некоторые представители деловых кругов, приветствовавшие планы проведения Транссиба, были против развития трансграничной торговли, поскольку «население Монголии настолько незначительно и бедно, что ни продать, ни купить многого не может». Призывая оставить «мечты о подчинении Китая, Монголии и др.», они предлагали ограничиться улучшением путей сообщения вдоль Сибири для ее успешной колонизации и поддержки «нарастающей горной промышленности»<sup>4</sup>. Чиновник особых поручений при военном губернаторе Забайкальской области В. Заболотный в своем рапорте отмечал, что взаимной заинтересованности сторон в успешном развитии российско-монгольского торгового сотрудничества не наблюдается<sup>5</sup>. Но он намекал на необходимость «симметричного ответа» китайским попыткам завоевания монгольского торгового пространства. Им стал план строительства южной ветки железной дороги через Монголию до Пекина, предлагаемый разными ведомствами и структурами с учетом трех возможных маршрутов: Мысовск – Кяхта, Верхнеудинск – Кяхта и через Бийск с охватом Алтайского горного округа и выходом к границе, но во всех случаях с акцентом на значении Монголии в развитии грузооборота железной дороги. Последний вариант, который лоббировали коммерсанты Западной Сибири, готовые вложить в строительство собственные деньги<sup>6</sup>, был забракован стараниями кяхтинского купечества, поскольку оставшаяся в таком случае в стороне Кяхта полностью лишалась и без того незначительной торговли с Монголией. На верхнеудинском

<sup>1</sup> Там же.

<sup>2</sup> *Забайкальские областные ведомости*. 1897. № 65. 23 дек.

<sup>3</sup> *Забайкальские областные ведомости*. 1894. № 7. 18 февр.; *Труды совещания 1906 г. в г. Иркутске о путях сообщения Сибири*. Т. II. Материалы (под ред. В. Попова). Иркутск: Издание канцелярии Иркутского Генерал-Губернатора. 1908. С. 220.

<sup>4</sup> *Труды совещания 1906 г. ...* Т. II. С. 198.

<sup>5</sup> Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 1482. Оп. 1. Д. 136. Л. 34.

<sup>6</sup> *Труды совещания 1906 г. ....* Т. II. С. 222-223.

варианте настаивали купечество города и Верхнеудинская городская дума, организовавшие летом 1911 г. экспедицию для рекогносцировки местности в районе проектируемой железнодорожной линии<sup>1</sup>. Для разработчиков проекта определяющим при выборе маршрута стали склады провианта в городе, широкая долина Селенги, густо населенная русскими людьми, и обилие продовольствия. В обосновании особо оговаривалось, что Кяхтинская линия станет «русской железнодорожной артерией для мировой торговли и поставит русский капитал в самые благоприятные условия в деле экономического завоевания Монголии, не стесняясь иностранными конкурентами»<sup>2</sup>. Сторонники верхнеудинского варианта не были единодушны лишь в проведении точной траектории дороги: большинство высказывалось за правобережный вариант (по правому берегу Селенги), но были сторонники и левобережного.

«Старшины торгующего на Кяхте купечества», поддерживаемые иркутскими купцами, категорически выступали против верхнеудинского варианта<sup>3</sup>. Мысовское направление казалось экономически более рентабельным, поскольку путь сокращался вдвое. По мнению купечества, предлагавшего построить эту дорогу за счет собственных средств, мысовский вариант позволял обеспечивать все прибайкальские регионы монгольскими и китайскими товарами и имел значительное стратегическое преимущество на случай войны на Дальнем Востоке<sup>4</sup>.

Инженер А.И. Верблюнер, проводивший изыскания на мысовском направлении, считал, что железные дороги «защищают страну лучше, чем крепости», и делал акцент на восстановлении «веками освященных торговых путей», возрождении «сухопутной торговли России с Китаем по издревле избранному пути через Кяхту» и удержании «за русскими монгольского рынка»<sup>5</sup>.

Различные варианты прокладки дороги не помешали участникам «кяхтинской» дискуссии прийти к единому мнению: строительство Кяхтинской дороги с последующим установлением железнодорожного сообщения с Монголией создаст как стратегические преимущества для России, так и условия для ее доминирования на монгольском экономическом пространстве: «монгольский рынок имеет для России особую ценность, так как при ближайшем с нею соседстве, невозможности конкуренции иностранцев... Россия будет играть роль промышленной страны в русско-монгольском товарообмене»; «вливание русских будет преобладающим»<sup>6</sup>. Не забывали они и о «местных интересах»: «Кяхтинская дорога оживит район, считающийся житницей Забайкалья»<sup>7</sup>.

Окончательную точку в споре поставило государство. По решению Государственной думы в 1912–1913 гг. после проведения за счет казны технических изысканий и экономического обоснования обоих вариантов – верхнеудинского и мысовского – Министерство путей сообщения отдало предпочтение первому: мысовскую ветку пришлось бы прокладывать по территории с низкой плотностью населения и обширными пастбищами кочевников.

<sup>1</sup> Мельников И.И. Геологическая рекогносцировка для проведения железнодорожной линии Верхнеудинск – Кяхта. – *Труды Троицкосавско-Кяхтинского отделения Приамурского отдела Русского Географического общества*. СПб: Сенатская типография. 1912. Т. XIV. Вып. 1-2. С. 31-53.

<sup>2</sup> Там же. С. 7.

<sup>3</sup> *Краткая записка по вопросу о проведении Кяхтинской железной дороги*. Иркутск. 1914. 16 с.

<sup>4</sup> *Изыскания железной дороги на Кяхту от станции Мысовой Забайкальской железной дороги до Кяхты*. Общая записка. Санкт-Петербург: Знаменская типография инж. Г.А. Бернштейна. 1910. С. 28.

<sup>5</sup> Верблюнер А.И. Проект постройки железной дороги от Мысовска до Троицкосавска и Кяхты в связи с ее продолжением по Монголии через Ургу до Калгана. – *Труды Троицкосавско-Кяхтинского отделения Приамурского отдела Русского Географического общества*. СПб: Сенатская типография. 1911. Т. XII. Вып. 1-2. С. 11-12.

<sup>6</sup> *Изыскания железной дороги на Кяхту...* С. 19-20.

<sup>7</sup> Там же. С. 4.

Авторы экономической записки о значении Кяхтинской железной дороги отвели ей роль соединительного звена между Россией и монгольским рынком, который с открытием движения по железнодорожной линии Тяньцзинь – Пекин – Калган был для России совершенно утрачен: китайские купцы наводнили Монголию товарами американского и английского производства, которые ввозились в Китай дешевым морским путем. Скорейшее соединение рельсами «с нашей сибирской магистралью района Кяхты и Троицкосавска, к которому... тяготеют все торговые пункты Восточной Монголии от Улясутая до Урги и далее к востоку в направлении к Хайлару», должно было стать важнейшим шагом для возрождения сухопутной торговли России с Монголией<sup>1</sup>.

Реализация этого плана завершила бы создание российско-монгольского трансграничного торгового пространства и обеспечила бы его пророссийский характер, хотя опасения, что Кяхтинская ветка станет подарком Китаю, который использует ее для колонизации Сибири, в т.ч. и военной, присутствовали: Китай уже успел провести линию от Пекина до Калгана и приступил к сооружению дороги на Саир-Усу с перспективой соединения ее с Ургой<sup>2</sup>. Опасность китайского «железнодорожного наступления» недооценивал даже военный министр В.А. Сухомлинов, не придававший Кяхтинской дороге стратегического значения. Возможность выдвижения военных сил на тракт Урга – Калган давала очевидные преимущества, как и возможность для забайкальской военной группы маневрировать по двум железнодорожным линиям и по водным путям (Байкалу и Селенге). Быть может, именно понимание штабом Иркутского военного округа военно-стратегической роли дороги могло оказать существенное влияние на предпочтение верхнеудинского маршрута.

В апреле 1913 г. Государственная дума приняла окончательное решение о сооружении за счет казны железнодорожной линии Верхнеудинск – Кяхта. В октябре того же года Совет министров рассмотрел вопрос о возможности строительства ветки Кяхта – Урга для соединения Забайкалья с Монголией непрерывным железнодорожным путем. Практически сразу было принято решение о начале проведения изыскательских и проектных работ на монгольском направлении [Третьяков 2014: 119]. Однако создать транспортную инфраструктуру для завершения формирования российско-монгольского торгового пространства до событий 1917 г. Россия не успела.

Идея сооружения Кяхтинской железной дороги была реанимирована в 1926 г. во время разработки Госпланом СССР проекта развития путей сообщения в 1-й пятилетке. Теперь инициатором ее строительства выступило руководство Бурят-Монгольской республики. В правительственных кругах данную линию стали называть Верхнеудинск-Монгольской, поскольку изначально учитывалась возможность и даже необходимость ее продолжения в Монголию. По мнению специалистов, согласованная деятельность советских и монгольских торговых предприятий, слаженная организация водного транспорта в пределах Монголии, тарифы, держащиеся на уровне себестоимости, дали бы возможность втянуть все монгольское хозяйство в сферу влияния Кяхтинской железной дороги. «Не только монгольское сырье, экспортируемое за границу, но и требующиеся для снабжения монгольского населения промтовары как советского, так китайского и английского происхождения, в силу коммерческой выгоды пойдут по пути Урга – Верхнеудинск – Владивосток» [Козьмин 1926: 73]. Однако из-за ограниченности финансовых ресурсов реализация данного проекта государством опять затянулась. Лишь в 1936 г. наркомат путей сообщения принял решение о разработке

<sup>1</sup> *Район Кяхтинской железной дороги в экономическом отношении* (под ред. П.П. Червинского). СПб: Тип. Т-ва С. Суворина «Новое время». 1913. С. 50-76.

<sup>2</sup> *Труды совещания 1906 г. ...* Т. II. С. 200, 222, 253.

окончательного проекта сооружения железнодорожной магистрали Улан-Удэ – Кяхта (Наушки). Строительные работы начались в 1937 г., рабочее движение поездов открылось 15 января 1939 г. С момента ввода в эксплуатацию Кяхтинская железная дорога стала играть огромную роль в экономическом развитии Бурятии и Монголии, способствуя их взаимовыгодному торгово-промышленному сотрудничеству.

Завершение формирования транспортной инфраструктуры в трансграничье СССР – Монголия в правительственных кругах обеих стран связывалось со строительством стального пути, соединяющего Транссиб с Улан-Батором. Однако проектно-изыскательные работы были свернуты в связи с нападением Японии на Монгольскую республику и Германии на Советский Союз. Лишь после окончания Второй мировой войны на основе договора о дружбе и взаимопомощи, заключенного между СССР и МНР, началось строительство железнодорожной линии Наушки – Улан-Батор. Эта магистраль была сдана в постоянную эксплуатацию 20 декабря 1950 г. На протяжении 1950–1955 гг. было завершено строительство Трансмонгольской магистрали от ст. Наушки (СССР) через Улан-Батор (МНР) до границы с КНР (Дзамын-Удэ), в результате чего большинство грузов, идущих из СССР в КНР и обратно, проходили через Монголию.

Таким образом, на реализацию проекта создания транспортной инфраструктуры с целью формирования трансграничного торгового пространства Россия – Монголия ушло без малого полвека. Идея соединения России с Китаем железной дорогой через Кяхту на Ургу, впервые озвученная в 1837 г. инженером путей сообщения Н.И. Богдановым [Третьяков 2016: 113], поддержанная купечеством в начале XX в. с целью возрождения былой славы кяхтинского торгова, воплощенная в конкретный проект Министерством путей сообщения, одобренный Государственной думой Российской империи, была реализована Советским государством на иной идеологической основе, но с прежними целями: стратегической и экономической.

### Список литературы

Козьмин Н.Н. 1926. *Основы капитального строительства Бурятии*. Верхнеудинск: Госплан БМ АССР. 144 с.

*Опыт российских модернизаций XVIII–XX века* (под ред. В.В. Алексеева). 2000. М.: Наука. 246 с.

Третьяков В.Г. 2014. Монголия как геополитический центр притяжения железнодорожного строительства в конце XIX – начале XX века. – *Россия и Монголия в начале XX века: дипломатия, экономика, наука*. Кн. 3. Ч. 1: сборник научных трудов по материалам 3-й международной научно-практической конференции. Иркутск; Улан-Батор: Изд-во БГУЭП. С. 110–120.

Третьяков В.Г. 2016. Этапы сооружения железной дороги в Монголии. – *Концептуальные вопросы российско-монгольских отношений в первой половине XX в.* Улан-Батор; Иркутск: Изд-во БГУ. С. 113–115.

*Экономика в региональном «интерьере»: Западное Забайкалье в модернизационных процессах 1880–1930-х гг.* (под ред. Б.В. Базарова). 2015. Иркутск: Оттиск. 228 с.

*KAL'MINA Liliya Vladimirovna, Dr.Sci. (Hist.), Associate Professor, Leading Researcher of the Department of History, Ethnology and Sociology, Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian branch of the Russian Academy of Sciences (6 Sakhyanovoj St, Ulan-Ude, Republic of Buryatia, Russia, 670047; kalminal@gmail.com)*

*PLEKHANOVA Anna Maksimovna, Dr.Sci. (Hist.), Associate Professor, Leading Researcher of the Department of History, Ethnology and Sociology, Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian branch of the Russian Academy of Sciences (6 Sakhyanovoj St, Ulan-Ude, Republic of Buryatia, Russia, 670047; plehanova.am@mail.ru)*

## TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT PROJECTS AS A FACTOR OF SHAPING A TRANSBOUNDARY TRADING SPACE OF RUSSIA/USSR – MONGOLIA

**Abstract.** *This paper analyzes the role of railroad construction in the shaping of a Russian-Mongolian transboundary trading space. The junction of Russia and China by the railroad via Kyakhta and Urga was strategically significant for the Russian/Soviet state, creating conditions for its dominance in the Mongolian economic area. The idea to build the Kyakhta railroad branch line developed by the state with assistance of Transbaikalian merchants was implemented as a concrete project by the Ministry of Transportation and approved by the State Duma of the Russian Empire. It was finally completed almost half a century after by the Soviet Union on a different ideological foundation. The construction of the Ulan-Ude – Kyakhta – Ulan-Bator railroad line accounted for the pro-Russian character of the Mongolian economic area.*

**Keywords:** *transportation infrastructure, transboundary space, Trans-Siberian railway, Kyakhta railroad branch line, Mongolia, Verkhneudinsk variant, Mysovsk variant*

---

*СЕЛЕЗНЕВ Павел Сергеевич – доктор политических наук, доцент департамента политологии Финансового университета при Правительстве РФ (125993, Россия, ГСП-3, г. Москва, Ленинградский пр-кт, 49; seleznev Pavel@gmail.com)*

*ШАПОШНИКОВ Андрей Игоревич – студент факультета государственного управления и финансового контроля Финансового университета при Правительстве РФ (125993, Россия, ГСП-3, г. Москва, Ленинградский пр-кт, 49; andrey2606sh@rambler.ru)*

## ЛОББИЗМ В НЕФТЕГАЗОВОМ КОМПЛЕКСЕ СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ

**Аннотация.** *На основе анализа интересов крупнейших российских политических игроков в статье комплексно рассмотрены главные аспекты существующего порядка в углеводородном секторе энергетики России как базисном элементе российской экономики. Авторы рассматривают причины, наиболее существенным образом повлиявшие на направление его развития и предопределившие протекающие здесь в настоящее время процессы. При этом затрагиваются вопросы эффективного использования нефтегазовых ресурсов, их роль для будущего страны.*

**Ключевые слова:** *отраслевой лоббизм, нефть, нефтегазовый комплекс, энергетика, сырьевая специализация, Газпром*

Лоббизм в России и проблема его институционализации стали предметом многочисленных дискуссий как на уровне законодательных органов, так и среди научного экспертного сообщества. С момента постановки этой проблемы на законодательном уровне в 1994 г., когда был подготовлен и внесен на рассмотрение парламента проект первого федерального закона о лоббизме («О регу-