

*Я.Л. Салогуб**

**Строительство КВЖД и аренда
Квантунского полуострова как составляющие
«Маньчжурского вопроса» во внешней
политике России на рубеже XIX–XX вв.**

АННОТАЦИЯ: В статье рассматривается строительство Транссибирской железнодорожной магистрали как один из важных факторов влияния на внешнюю политику Российской империи конца XIX в. Проблемы направления прокладки путей, связанные с необходимостью территориальных приобретений, вызвали формирование нового узла противоречий в международных отношениях конца XIX века, получившего название «Маньчжурский вопрос».

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Транссибирская магистраль, Китайская восточная железная дорога, КВЖД, международная аренда территорий, Квантунская область, Маньчжурский вопрос.

Система международных отношений, сложившаяся в конце XIX века, предопределила ожесточённую борьбу великих держав за распространение сферы влияния на все континенты. Россия, не имевшая владений ни в Африке, ни на океанских островах, уступала в этой борьбе конкурентам по многим позициям. Всё же, империя приняла активное участие в разделе крупнейшего материка — Азии. Активизировав своё дальневосточное направление внешней политики, Россия оказалась в составе тихоокеанской подсистемы международных отношений [19, с. 46], частью которой стал «Маньчжурский вопрос».

* Салогуб Яна Леонидовна, к.и.н., доцент кафедры государственно-правовых дисциплин Санкт-Петербургской академии Следственного комитета Российской Федерации, Санкт-Петербург, Россия; E-mail: salogub66@mail.ru

Строительство железных дорог в Российской империи, изначально являясь делом государственным, в конце XIX в. стало важным фактором международных отношений. Воплощение в жизнь проекта строительства Транссибирской железной дороги, изменившего соотношение политических сил в Центральной Азии и Азиатско-Тихоокеанском регионе, привело к появлению в правительственных кругах России взглядов на строительство магистрали не просто как на средство освоения и обороны зауральских территорий, но и как на удобный плацдарм для проникновения в Восточную Азию.

В рассуждениях военных аналитиков Главного штаба всё чаще звучала мысль о возможности для России оказывать решающее воздействие на мировую политику, имея стратегически выгодные позиции на Дальнем Востоке [12, с. 45–46]. Перспективы военного усиления России в регионе через создание прямого железнодорожного сообщения из Европы к Тихому океану не могли не беспокоить как приграничные государства (Китай и Японию), так и участников европейского концерна держав, а также Америку.

Первые проекты строительства железной дороги в Сибири исходили из необходимости прокладки пути исключительно внутри страны [18, с. 11–15]. О возможных территориальных приобретениях за счёт Китая заговорили после появления плана «спрямления» Сибирской железной дороги и строительства её части по территории Северной Маньчжурии. Маньчжурский вопрос как часть дальневосточной политики Российской империи сформировался, по мнению Б.А. Романова, «в прямой и исключительной связи с постройкой Сибирского сплошного железнодорожного пути» [26, с. 6]. Составной частью Маньчжурского вопроса стала проблема приобретения Россией незамерзающего порта в Восточной Азии и аренда Квантунского полуострова.

К концу XIX в. неизмеримо возросла роль Мирового океана как глобальной коммуникативной системы и стало невозможно вести активную колониальную политику без опоры на военно-морские силы. Отсутствие незамерзающего порта в Азиатско-Тихоокеанском регионе негативно сказывалось на возможностях российской дипломатии применять силовые методы поддержки своих акций на Дальнем Востоке. В 1890-х гг. с началом активного железнодорожного строительства частью этой задачи стала коммерческая составляющая, т.к. вопрос о конечной точке Транссиба из чисто технической и экономической плоскости быстро перешёл в геополитическую.

Отсутствие до конца XIX в. непрерывного сухопутного сообщения между центральными районами России и северо-восточными её владениями, слабая продовольственная база региона делали трудно-выполнимой задачу содержания здесь оптимального количества

войск для охраны границы. Недостаточность контингента сухопутных сил компенсировалась созданием военно-морской группировки. Закономерным итогом определяющего значения флота в системе охраны дальневосточных рубежей явилось превращение узкоспециализированных интересов военно-морского ведомства в общегосударственные задачи, реализовывал которые всё тот же флот. По мере освоения российской части Дальнего Востока и развития международных отношений в Азиатско-Тихоокеанском регионе в целом ведущее место в дальневосточной политике правительства занял вопрос обеспечения надлежащего базирования сил флота [13, с. 3–16]. Развитие береговой военно-морской инфраструктуры стало рассматриваться правительством как элемент механизма реализации внешнеполитических задач государства по установлению влияния на важнейших мировых морских коммуникациях. Техническая оснащённость и географическое расположение имевшихся у России на тот момент портов не отвечали данной задаче.

Идея основания русского сэттльмента и порта в южной части Дальнего Востока была высказана российскими дипломатами ещё в начале 20-х гг. XIX в. [13, с. 6–8]. Однако до конца века она так и не была реализована. Японо-китайская война и Симоносекский договор 1895 г. положили начало борьбе держав за раздел Китая на сферы влияния и сместили эпицентр дальневосточной внешней политики к югу от владений России, ещё острее обозначив проблему выбора незамерзающего порта.

Морское ведомство, присматривая гавань для нужд военного флота в Восточной Азии, выдвигало несколько критериев «идеального порта»: незамерзающая акватория, близость к предполагаемому театру военных действий, просторная и глубокая бухта, выгодное для береговой и сухопутной обороны естественное положение, наличие средств коммуникации и развитая инфраструктура [13, с. 10]. В разной степени под эти требования подходили несколько портов на побережье Китая и Кореи. Среди адмиралов единства не было, но гавани Ляодунского полуострова в Южной Маньчжурии никогда не рассматривались как приоритетные.

Последовательность событий, предшествовавших появлению тихоокеанской эскадры в гаванях Квантунского полуострова, достаточно подробно описана участниками событий, в трудах Военно-исторической комиссии, в историографии международных отношений, дальневосточной политики России и русско-японской войны. Разница — в деталях, вытекающая из объёма привлечённых источников. По мнению И.В. Лукоянова, исследователи, «как правило, следуют схеме, изложенной в мемуарах непосредственного участника

тех событий — министра финансов С.Ю. Витте», который «в описании отдельно взятых событий <...> в основном точен» [21, с. 299]. В интерпретации С.Ю. Витте, аренда Порт-Артура стала поворотным пунктом дальневосточной политики, поскольку проводимое им «мирное, экономическое проникновение в Китай было грубо нарушено силовым захватом» [21, с. 299], инициатива которого принадлежала министру иностранных дел М.Н. Муравьеву. Роль ключевого события отдана захвату Германией китайского порта Циндао в Киао-Чао (Цзяочжоу) в начале ноября 1897 г. [17, с. 19–63].

11(23) ноября 1897 г. М.Н. Муравьев представил императору записку с анализом ситуации в связи с действиями Германии в Киао-Чао. Он утверждал, что нестабильная ситуация на Дальнем Востоке требует усиления присутствия России в регионе, для чего необходим должным образом оснащённый незамерзающий порт. Для этой цели не подходят порты Кореи, поскольку они удалены от Сибирской магистрали. Возможностью занять Киао-Чао руководство морского ведомства в своё время не воспользовалось. Предпочтение М.Н. Муравьев отдал базам на южном побережье Ляодунского полуострова, оккупированного Японией во время последней японо-китайской войны. По его поручению их осмотрел вице-консул в Чифу А.Н. Тимченко-Островерхов и оставил прекрасный отзыв [5, л. 4–6]. Порты в Жёлтом море не только располагают гаванями, подходящими для ведения боевых действий современными военными средствами, но их легко можно связать с линией Китайской восточной железной дороги (КВЖД), строительство которой уже началось. В завершении своих рассуждений министр предложил, для пресечения жалоб со стороны китайского правительства, придерживаться точки зрения, что занятие Талиенваня вызвано желанием «иметь твердую опору для нашей эскадры, на случай возникновения в Тихом океане дальнейших неблагоприятных для Китая событий» [3, с. 108].

Обстановка в Китае после событий в Киао-Чао резко обострилась. Российские дипломаты отправляли тревожные телеграммы о возможном приходе английской эскадры в Порт-Артур [8, л. 21, 31]. В конце ноября 1897 г., добившись от Китая разрешения посещать закрытые для иностранцев порты [8, л. 34], М.Н. Муравьев предложил руководству морского министерства [8, л. 39] подготовить суда для переброски из Нагасаки, где зимовала Тихоокеанская эскадра, в Корейский залив. 29 ноября (11 декабря) начальник эскадры адмирал Ф.В. Дубасов получил приказ: подготовить к отправке в Порт-Артур отряд судов под командованием контр-адмирала Н.А. Реунова. Отряду предписывалось встать на рейд и оставаться там до особого распоряжения в готовности «ко всяким случайностям» [4, л. 34].

Участники событий [7, л. 303] и современные исследователи считают [22, с. 49–66], что само прибытие эскадры на рейд Порт-Артура не являлось прямым доказательством намерений сразу захватить порт. Отправку русских военных кораблей в Порт-Артур связывают с желанием российского правительства продемонстрировать свои возможности на случай осложнений из-за событий в Киао-Чао. Китайская сторона восприняла появление русского отряда именно как выполнение условий союзного договора 1896 г.

Окончательное решение судьбы Порт-Артура и утверждение России на Квантунском полуострове связано с судьбой займа Китаю для очередной выплаты контрибуции Японии, переговоры о предоставлении которого велись в одно время с пребыванием отряда русских судов на рейде Порт-Артура. Россия выдвинула жёсткие условия, одним из которых было получение концессии на строительство ветки от основной линии КВЖД к одному из портов на Жёлтом море по выбору правления КВЖД, с правом захода туда всех кораблей (в том числе и военных). В переговоры вмешался посол Великобритании К. Макдональд, предложив организовать заём у английских банкиров. Между Англией и Россией в Пекине развернулась борьба, в результате которой Россия отказалась от займа Китаю в обмен на предоставление Порт-Артура как военной гавани, а Талиенваня — как конечного пункта Транссиба [24, с. 47–48]. И.В. Лукоянов привёл убедительные доказательства, что идея отправить военные суда на рейд Порт-Артура и Талиенваня для дальнейшего торга с правительством Поднебесной принадлежала М.Н. Муравьёву, а идея надолго обосноваться на Квантунском полуострове «должна быть занесена в „актив“ С.Ю. Витте» [21, с. 315]. 15 (27) марта в 2 часа ночи конвенция между Россией и Китаем о Ляодунском полуострове была подписана [10].

Закрепление России на Квантунском полуострове вызвало негативную реакцию Великобритании, резко ухудшив отношения двух стран, хотя о военном противостоянии речь не шла. Англия, находившаяся в политике «блестящей изоляции» и увязшая в противоречиях с Францией в Судане и в кризисе на юге Африки, не решилась без союзников начать сухопутные военные действия против России в Маньчжурии. Со своей стороны, Россия не планировала вторгаться в зону интересов Англии в районе Янцзы. Это стало основой англо-русского соглашения о разделе сфер влияния. Англия признала зоной российских интересов «застенный Китай» — Маньчжурию и Монголию [2]. Цинское правительство охарактеризовало эти действия как раздел Китая и заявило, что данное соглашение, заключённое без участия представителей Китая, не является для него обязательным [23].

Вскоре в английской прессе стали обсуждаться вопросы о необходимости заключения союза с Японией. Официальный Лондон сделал Токио предложение начать консультации по дальневосточным проблемам [16, с. 322]. Чтобы компенсировать усиление России и Германии на подступах к китайской столице, 1 июля 1899 г. Англия арендовала у Китая порт Вэйхайвэй «на тот срок, пока Порт-Артур будет оставаться во владении России». В районе Жёлтого моря, в непосредственной близости от столиц Китая и Японии, европейские державы — Германия, Великобритания и Россия — захватили три военно-морские базы. Стратегически Порт-Артур и Вэйхайвэй «запирали» вход в Печелийский залив и были «нацелены» друг на друга [11, с. 224].

По конвенции 1898 г. [1] к России отошла территория в 2784 тысячи квадратных вёрст с населением в 250 тыс. чел. [21, с. 299–327]. В пределах области находились 4 города: Цзиньчжоу, Порт-Артур, Бицзыво и Талиенвань (Дальний, нормативная транскрипция — Даляньвань). В Конвенции оговаривалось, что Россия арендует у Китая эту территорию сроком на 25 лет, с правом продления аренды, но без оплаты или каких иных условий. Аренда не нарушала верховные права императора Китая на Квантунский полуостров, но в тексте конвенции специально оговаривалось, что «всё военное командование, <...> а равно и высшее гражданское управление будут всецело предоставлены русским властям и будет сосредоточено в руках одного лица» [9, л. 83]. Таким образом, под юрисдикцией российского правительства оказалась территория, которая, оставаясь китайской *de-jure*, подлежала включению в административное и правовое пространство Российской империи, причём на неопределённый срок.

Маньчжурский вопрос, вызванный строительством Транссиба, стал основным вопросом дальневосточной политики Российской империи на рубеже XIX — начала XX в. Без сомнения, на его содержание и методы решения влияли проблемы административного развития всего российского государства, неспособность министерств, принимающих участие в разработке политического курса, прийти к согласию в отношении общих целей на Дальнем Востоке. «В то время как министерство иностранных дел ставило целью избежать конфликта с Великобританией и Японией, Министерство финансов стремилось сохранить союз с Китаем, чтобы развивать русско-китайскую торговлю. Приоритетом Морского министерства была военно-морская база, в то время как Главный Штаб был озабочен развитием и безопасностью российских владений вдоль Амура» [27, р. 839].

Великая железнодорожная магистраль, связавшая европейскую часть России с Сибирью, открыла перед империей новые возможно-

сти для усиления экономического и военно-политического присутствия в Восточной Азии. Идеологом Маньчжурского вопроса стал С.Ю. Витте, изложивший во всеподданнейшей докладной записке от 6 ноября 1892 г. «О способах сооружения великого сибирского пути и о назначении совещания для обсуждения этого дела» взгляд на Транссиб как на возможность такого усиления мощи русского военного флота в Тихом океане, которое даст России «господство над всем международным коммерческим движением в тихоокеанских водах». Именно этот лозунг, по мнению Б.А. Романова, стал основой программы проникновения России в Маньчжурию и приобретения там территорий [26, с. 5].

Маньчжурский вопрос, как любой внешнеполитический узел противоречий, явление системное и многоплановое, и его территориальный аспект для России очень точно сформулировал глава российского дипломатического ведомства А.Б. Лобанов-Ростовский: приобретение незамерзающего порта на Тихом океане и присоединение к России части Маньчжурии, необходимой для более удобного проведения Сибирской железной дороги. Единства среди учёных в ответе на вопрос: почему и для чего Россия пришла в Маньчжурию, — нет. Одни исследователи приход в Маньчжурию объясняют объективной динамикой развития России как имперского государства, и тем, что в тех условиях он был неотвратим. Другие на первое место выдвигают факторы субъективные, которые проявились когда продвижение в Маньчжурию стало следствием сугубо личных интересов и амбиций отдельных представителей российской политической и финансовой элиты. Третьи считают, что приход России в Маньчжурию был обусловлен развитием банковского капитала Франции и Германии, а Россия являлась лишь проводником их интересов [15]. Об ответственности Германии за амбициозную политику России на Дальнем Востоке в 20-е гг. XX в. активно рассуждала американская публицистика. «Международная позиция России в тот период была очень сильна, в то время как она внутренне проходила через быстрое индустриальное развитие, вызывавшее серьёзные трения с Германией. Хотя отношения между Россией и Германией были дружескими, немцев всё больше тревожил российский экономический прогресс, который, как хорошо знали немцы, должен был привести к возрастающей потребности России в незамерзающем порте и нанести серьёзный экономический удар по Германии. Пробудить российские дальневосточные амбиции, наполнить Россию страхом перед жёлтой угрозой, нашептать на ухо её правительству идею о незамерзающем порте в Маньчжурии и таким образом вовлечь её в необдуманную авантюру на Дальнем Востоке, отвлечь её внимание от развития в Ев-

ропе — всё это, как есть причина думать, было спланировано и осуществлено германским имперским правительством», — писал участник Вашингтонской конференции Л. Поплавский [28, р. 31–31].

Как особенность отмечает Соррен Урбанский отсутствие у России возможностей последовательно проводить экспансию экономическими методами. В его исследовании КВЖД — пример контрастности русского экспансионизма в Маньчжурии, пример противоречия между «мечтой и реальностью», когда из инструмента «мирного проникновения» дорога фактически превратилась в инструмент военных конфликтов [29, с. 54]. Зерно истины есть во всех точках зрения.

Какая из составляющих Маньчжурского вопроса была первичной: строительство дороги или приобретение порта, — определить сложно. Возникнув раньше, задача приобретения незамерзающего порта изначально преследовала военно-стратегические цели и в подобном качестве успехом не увенчалась. Строительство Транссиба выдвинуло коммерческую составляющую этой задачи: поиск наиболее благоприятной в экономическом отношении конечной точки Транссиба, точки, которая даст дороге выход к незамерзающему порту, создав тем самым предпосылки для изменения направления коммерческих грузопотоков из морских перевозок в железнодорожные. Строительство Транссиба, поменявшее баланс сил на Дальнем Востоке, сделало поиск незамерзающей стоянки для военного флота частью планов экономической экспансии, связав воедино военно-стратегическую необходимость и перспективу получения прибыли. Незамерзающий порт и КВЖД как часть Сибирского железнодорожного пути — явления взаимообусловленные именно для конца XIX в., и в этом суть Маньчжурского вопроса. Отсутствие возможности быстро перебрасывать вооружённые силы из центра страны сухопутным путём, слабая продовольственная база и тяжёлая демографическая ситуация на Дальнем Востоке, не позволявшие комплектовать и содержать в необходимом объёме боеспособные части в регионе, выдвинули на одно из ведущих мест в российской дальневосточной политике морские силы. Поэтому внутренний и внешний аспекты дальневосточной политики Российской империи включали флот не только в качестве главного фактора оперативного реагирования на возможные угрозы военно-политического и природного характера, но в большей степени как фактор давления и поддержки дипломатических акций России на Дальнем Востоке силовыми методами.

Сплетение социально-экономических и военно-стратегических проблем государства в целом при отсутствии технических возможностей конца XIX века сделать гавань, покрытую льдом четыре месяца в году (Владивосток), судоходной круглый год породило идею неза-

мерзающего порта на чужой территории как главной опоры сильного присутствия России в регионе. Те же причины вызвали необходимость строительства Сибирской магистрали, которая обязательно должна выходить к незамерзающему порту — иначе будет проигрывать её логистическая составляющая. Потеряв Порт-Артур после русско-японской войны, Россия смогла отчасти решить свои проблемы, вложив огромные деньги в техническое оснащение порта во Владивостоке и развитие ледокольного флота. Но Транссибирская магистраль, даже сократив протяжённость с помощью КВЖД, достойным конкурентом морским перевозкам через Суэцкий канал, о чём так мечтал С.Ю. Витте, не стала.

Источники и литература

1. Конвенция, заключённая между Россией и Китаем 15 марта ст.ст. 1898 года (о Порт-Артуре) в Пекине // *Гримм Э.Д.* Сборник договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке (1842–1925). М.: Изд-во института востоковедения, 1927. С. 119–121.
2. Соглашение между Россией и Великобританией о сферах железнодорожных интересов в Китае. С.-Петербург 16/28 апреля 1899 г. // Сборник договоров России с другими государствами 1856–1917. М.: Госполитиздат, 1952. С. 315–318.
3. Всеподданнейшая записка министра иностранных дел М.Н. Муравьёва 11 (23) ноября 1897 г. // Красный архив. 1932. № 3 (52). С. 103–108.
4. Доклад генерал-адмирала Великого князя Алексея императору от 28 ноября 1897 г. // Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 417, оп. 1, д. 1710, л. 34–35.
5. Донесение вице-консула в Чифу А.Н. Тимченко-Островерхова министру иностранных дел от 30 июля 1897 г. // РГА ВМФ. Ф. 417, оп. 1, д. 1710, л. 4–6.
6. Записка Николая II министру иностранных дел 11 (23) ноября 1897 г. // Красный архив. 1932. № 3 (52). С. 102.
7. Письмо коллежского советника К.Н. Десино российскому поверенному в делах в Китае А.И. Павлову от 18 (30) декабря 1897 г. № 134 // РГА ВМФ. Ф. 417, оп. 1, д. 1710, л. 303.
8. РГА ВМФ. Ф. 417, оп. 1, д. 1710.
9. РГА ВМФ. Ф. 417, оп. 1, д. 1897.
10. Сообщение министра иностранных дел М.Н. Муравьёва министру финансов С.Ю. Витте от 15 марта в 4.50 утра // Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 560, оп. 28, д. 81, л. 71.
11. *Айранетов О.Р.* Русско-английские противоречия 1898–1902 в свете дальневосточной политики России // *Вісник Чернігівського державного педагогічного університету. Серія Історичні науки.* Чернігів, 2008. Вип. 52. № 5. С. 223–235.

12. *Барабаш Я.Ф.* Записка о Маньчжурии полковника Главного штаба Я.Ф. Барабаша // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Вып. 1. СПб.: Военная типография. 1883. 387 с.
13. *Гладких С.А.* Проблема приобретения Россией незамерзающего военного порта на Дальнем Востоке // Гангут. 1998. Вып. 16. С. 3–16.
14. *Гурко В.И.* Черты и силуэты прошлого: Правительство и общественность в царствование Николая II в изображении современника. М.: Новое литературное обозрение, 2000. 810 с.
15. *Дацышен В.Г.* К проблеме причин и целей российской экспансии в Маньчжурии в конце XIX в. // Материалы семинара «Азия в России / Россия в Азии», Центр славянских исследований при Университете Хоккайдо 18–19 марта 2006 г. URL: http://src-h.slav.hokudai.ac.jp/pdf_seminar/20060317/datsyshen.pdf
16. Записки графа Хаяси об англо-японском союзе // Известия Министерства иностранных дел. СПб., 1913. № 5. С. 312–337.
17. Захват Германией Киао-Чао в 1897 г. // Красный архив. 1938. № 2 (87). С. 19–63.
18. *Зензинов Н.А.* Строительство магистрали: идеи, предложения, проекты // Железнодорожный транспорт. 1991. № 5. С. 11–15.
19. *Игнатьев А.В.* Внешняя политика России в конце XIX — начале XX века (Россия перед вызовами новой эпохи). М.: ГЕОС, 2011. 220 с.
20. *Игнатьев А.В.* С.Ю. Витте — дипломат. М.: Международные отношения, 1989. 334 с.
21. *Лукоянов И.В.* «Не отстать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX — начале XX вв. СПб.: Дмитрий Буланин, 2008. 668 с.
22. *Лукоянов И.В.* Порт-Артур в политике России (конец XIX в.) // Вопросы истории. 2008. № 4. С. 49–66.
23. *Попов А.Л.* Англо-русское соглашение о разделе Китая (1899 г.) // Красный архив. 1927. № 6 (25). С. 111–134.
24. Пролог русско-японской войны: материалы из архива графа С.Ю. Витте / Предисл. и под ред. *Б.Б. Глинского*. Т. VII. Пг.: Брокгауз-Ефрон, 1916. 352 с.
25. *Романов Б.А.* Очерки дипломатической истории русско-японской войны. 1895–1907. Изд. 2-е, испр. и доп. М.; Л.: Изд-во Акад. наук СССР, 1955. 695 с.
26. *Романов Б.А.* Россия в Манчжурии (1892–1906 гг.). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л.: Восточ. инст-т им. А.С. Енукидзе, госуд. Акад. наук. тип. 1928. 605 с.
27. *Lensen G.A.* Balance of Intrigue: International Rivalry in Korea and Manchuria, 1884–1899. Tallahassee: Univ. of Florida, 1982. Vol. I. P. 1–476; Vol. II. P. 477–984.
28. *Pasvolsky L.* Russia in the Far East. New York: The Macmillan Company, 1922. 181 p.
29. *Urbansky S.* Kolonialer Wettstreit: Russland, China, Japan und die Ostchinesische Eisenbahn. Frankfurt: Campus Verlag, 2008. 260 p.

*Yana L. Salogub**

**Construction of the Chinese Eastern Railway and the International
Rent of the Kwantung Peninsula as a Constituent of the
«Manchurian Question» in the Foreign Policy of Russia
(the End of XIX — Beginning of XX Century)**

ABSTRACT: The article discusses one of the important factors of influence on the foreign policy of the Russian Empire of late XIX century — the construction of the Trans-Siberian railway. Problem areas of routing paths associated with the need for territorial gains caused the formation of a new knot of contradictions in international relations from the late nineteenth century, called the “Manchurian question”.

KEYWORDS: Trans-Siberian railway, Chinese Eastern railway, international rent territories, Kwantung province, Manchuria question.

* Salogub Yana Leonidovna, PhD (History), Associate Professor, Chair of State and Legal Disciplines, Saint-Petersburg Academy of the Investigative Committee of the Russian Federation, St. Peterburg, Russia; E-mail: salogub66@mail.ru