



УДК 327.51

ТРАНССИБИРСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МАГИСТРАЛЬ КАК ВАЖНЕЙШИЙ ФАКТОР МИРОВОЙ ГЕОПОЛИТИКИ

Бандурка Владислав Борисович

кандидат исторических наук
профессор кафедры гуманитарных и естественно-научных дисциплин
Рязанское гвардейское высшее воздушно-десантное командное училище
г. Рязань
vlad.bandurka@yandex.ru

Гумелёв Василий Юрьевич

кандидат технических наук
научный сотрудник научно-исследовательского отдела
Рязанское гвардейское высшее воздушно-десантное командное училище
г. Рязань
gumelevvu@mail.ru

Елистратов Василий Васильевич

доктор технических наук
начальник научно-исследовательского отдела
Рязанское гвардейское высшее воздушно-десантное командное училище
г. Рязань
evv-vdv@yandex.ru

Рагозин Алексей Николаевич

начальник училища
Рязанское гвардейское высшее воздушно-десантное командное училище
г. Рязань

Аннотация

В статье кратко рассмотрена история железнодорожного транспорта в России, а также влияние строительства Транссибирской железнодорожной магистрали на всю мировую политику XX века и на ход мировой истории в целом. Транссибирская железнодорожная магистраль стала и является в настоящее время важнейшим фактором, лежащим в основе не только российской, но и всей мировой геополитики.

Ключевые слова: железные дороги, Транссибирская железнодорожная магистраль, русско-японская война, битва под Москвой, процессы глобализации.

**TRANS-SIBERIAN RAILWAY AS THE MOST IMPORTANT FACTOR
WORLD GEOPOLITICS**

Vladislav B. Bandurka

Candidate of history

Professor of the Department of Humanities and natural Sciences

Ryazan Guards Higher Airborne Command School

Ryazan

vlad.bandurka@yandex.ru

Vasily Yu. Gumelev

Candidate of Engineering Sciences

Researcher

Research Department

Ryazan Guard Higher Airborne Command School

Ryazan

gumelevvu@mail.ru

Vasily V. Elistratov

Doctor of Engineering Sciences

Head of Research Department

Ryazan Guard Higher Airborne Command School

Ryazan

evv-vdv@yandex.ru

Alexey N. Ragozin

Head of Ryazan Guard Higher Airborne Command School

Ryazan

ABSTRACT

The article briefly examines the history of the railway transport in Russia, as well as the impact of the construction of the Trans-Siberian railway on the entire world politics of the twentieth century and on the course of world history as a whole. The Trans-Siberian railway has become and is currently the most important factor underlying not only Russian, but also the entire world geopolitics.

Key words: railways, Trans-Siberian railway, Russian-Japanese war, battle of Moscow, globalization processes.

Торговые пути на протяжении многих столетий определяли экономическое и культурное развитие евразийских стран, способствовали обмену идеями и технологиями. Огромную роль в истории всего Евразийского континента сыграл Великий шелковый путь (ВШП) [1, 2, 3]. Страны, через территорию которых пролегали его маршруты, играли важную роль в современных им геополитических процессах. После исчезновения ВШП по территории Московского царства, а затем – Российской империи, проходил Великий чайный путь [4], бывший хотя и бледным подобием ВШП, но достаточно важным для укрепления межгосударственных связей России и Китая, а также для промышленного и экономического развития Сибири и китайских северных регионов торговым маршрутом.

История развития орудий производства и транспортных средств носит прогрессивный характер. Возникновение железных дорог общего пользования и начало

массового строительства железнодорожных путей в XIX веке было естественным следствием всего хода развития мировой промышленности, в первую очередь ее металлургической и горнодобывающей отраслей. Применение железнодорожного транспорта по сравнению с другими традиционными для того времени способами перевозок значительно снижало стоимость и время транспортировки грузов при существенном увеличении их объемов. Строительство железных дорог стимулировало активный поиск новых научно-технических и технологических решений, необходимых для дальнейшего роста объема перевозок, снижения их себестоимости, повышения надежности работы железнодорожного транспорта и т. п.

Следствием необходимости решения грандиозных задач по совершенствованию качества железных дорог стало дальнейшее развитие мировой промышленности в целом, глобальное разделение труда и специализация промышленных регионов, территориально удаленных друг от друга. Все это способствовало дальнейшему развитию мировой торговли, сельского хозяйства, стимулировало просвещение различных народов. Народное просвещение становилось необходимым условием дальнейшего развития как отдельных государств, так и мирового хозяйства в целом. Создание в различных странах сети национальных железных дорог резко ускорило темпы проведения Промышленной революции, начавшейся во второй половине XVIII века в целом ряде европейских стран. Первая в мире железная дорога протяженностью всего сорок километров была построена в Великобритании в 1825 году.

Железные дороги фактически создали современную Россию, способствовали сложным процессам, протекавшим в гуманитарной сфере, промышленности, способствовали интеграции народного хозяйства страны, росту ее военного могущества. Сеть железных дорог, раскинувшаяся на бескрайних русских просторах, помогла превращению России из региональной в сверхдержаву. Даже после трагичного распада Советского Союза геополитические интересы Российской Федерации явно прослеживаются в самых далеких регионах мира.

Строительство первой железной дороги в Российской империи от Санкт-Петербурга до Царского Села (города, где размещалась резиденция российского императора) и далее до дачного поселка Павловска протяженностью 25 верст (27 км, в версте 1066,8 метра) началось 1 мая 1836 года. Официальное открытие Царскосельской железной дороги, на котором присутствовал император Николай I, состоялось 30 октября (11 ноября) 1837 года. К открытию дороги было отчеканено несколько сотен памятных бронзовых медалей [5, с. 28–38]. Очевидец этого события художник Ф. Мартенс изобразил его на яркой акватинте (рисунок 1).

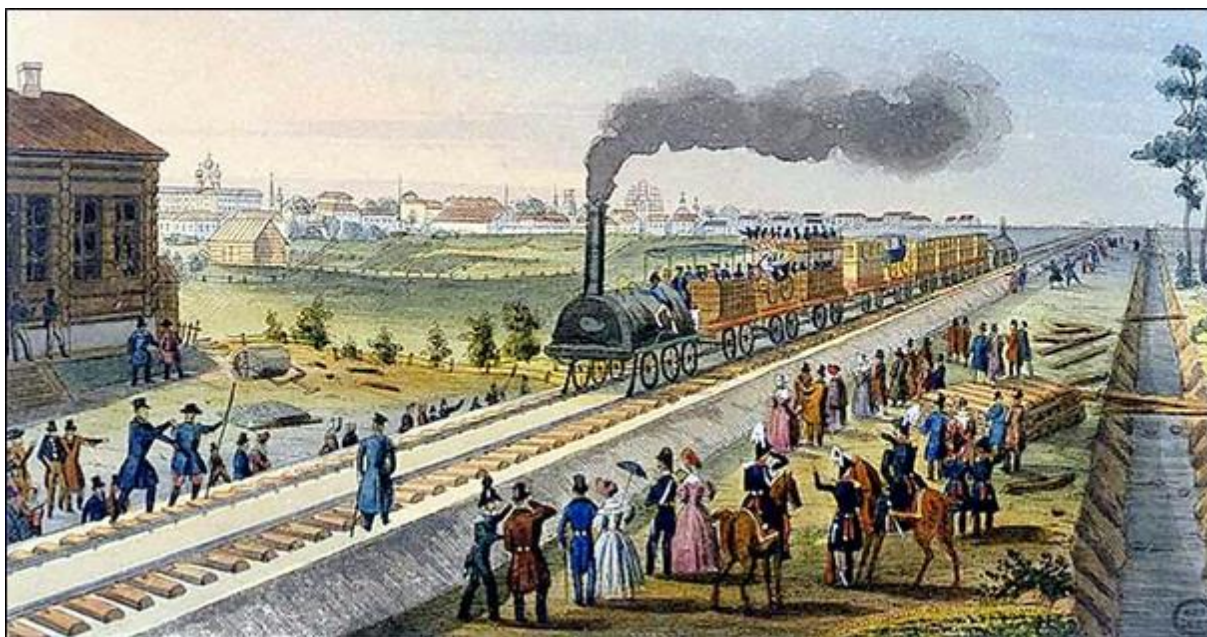


Рис. 1. Копия этой цветной гравюры – картина, исполненная масляными красками художниками и супругами Н. С. Самокиш и Е. П. Самокиш-Судковской, в настоящее время находится в Картинном зале (бывший Зал ожидания для пассажиров первого класса) Витебского вокзала в городе Санкт-Петербург

По всей России, в первую очередь в ее европейской части, после завершения строительства первой столичной, придворной, во многом демонстрационной железной дороги началось бурное развитие железнодорожного транспорта в целом, сопровождаемое, естественно, активным строительством самих железных дорог. Уже в 1891 году Комитет Министров Российской империи «пришел к единогласному убеждению, что осуществление сплошного Сибирского транзитного рельсового пути составляет одну из первостепенных задач правительства» [6, с. 91–92]. Это важнейшее решение высшего правительственного органа Российской империи утвердил 15 и 21 февраля (по старому стилю) 1891 года император Александр III.

В соответствии с Именным Высочайшим указом от 25 февраля (по старому стилю) 1891 года, данным Министру путей сообщения, «разрешено сооружение железнодорожного пути от города Владивостока до пристани Графской и повелено безотлагательно приступить к строительным работам. Этот знаменательный указ, подписанный Государем в текущем 1891 году, накануне дня рождения Его Императорского Величества, следует считать началом грандиозного сооружения Сибирской магистральной линии» [7, с. 31].

Было принято решение вести строительство железнодорожной магистрали одновременно с двух сторон – с запада (со стороны города Миасс до Челябинска и далее) и с востока – от Владивостока. Принятое решение являлось результатом огромной предварительной работы, выполненной представителями различных уровней государственного аппарата империи [8]. В том же 1891 году власти Российской империи приступили к сооружению Великого Сибирского пути (Транссиба), транссибирской железнодорожной магистрали от Челябинска до Владивостока протяженностью в 7 146 км [9], крупнейшей в мире евразийской трансконтинентальной железнодорожной магистрали. Строительство Транссиба продолжилось целых двадцать пять лет и было завершено только в 1916 году.

Великий Сибирский путь со своей инфраструктурой (заводами, депо, мастерскими, больницами, школами, училищами, складами, торговой сетью и пр.) стал крупнейшим монополистическим предприятием в России. Транссиб способствовал

миграции экономически активного населения в Сибирь и на Дальний Восток и, как следствие, промышленному росту этих регионов.

Основные характеристики Транссиба представлены на рисунке 2 [10].

На рисунке 3 показана схема следования скорых поездов от Москвы до русского коммерческого порта Дальний на Ляодунском полуострове в Китае, опубликованная в 1903 году. Кстати, ввод в эксплуатацию Транссиба существенно снизил цены на чай в России и ликвидировал водно-гужевой Великий чайный путь, ставший сразу нерентабельным.

Масштабы железнодорожного строительства в Российской империи, скорость прокладки железнодорожных путей Транссиба, а также сопутствовавшие этому строительству и последовавшие за этим серьезные преобразования в Сибири и на Дальнем Востоке вызвали сильное беспокойство в целом ряде стран, исторически и геополитически враждебных любой форме русской государственности.

Основываясь на высоких темпах развития российской экономики Николай II 25 января (7 февраля) 1900 года утвердил доклад министра иностранных дел графа М. Н. Муравьева, в котором было намечено решение целого ряда геополитических задач, необходимых для «ограждения наших (Российской империи – В. Г.) первостепенных интересов на турецком Востоке, в Средней Азии, Персии и Дальнем Востоке». Среди них далеко не последнее место занимало усиление военного присутствия России на Дальнем Востоке.



Рис. 2. Основные характеристики Транссибирской железнодорожной магистрали (Великого Сибирского пути)

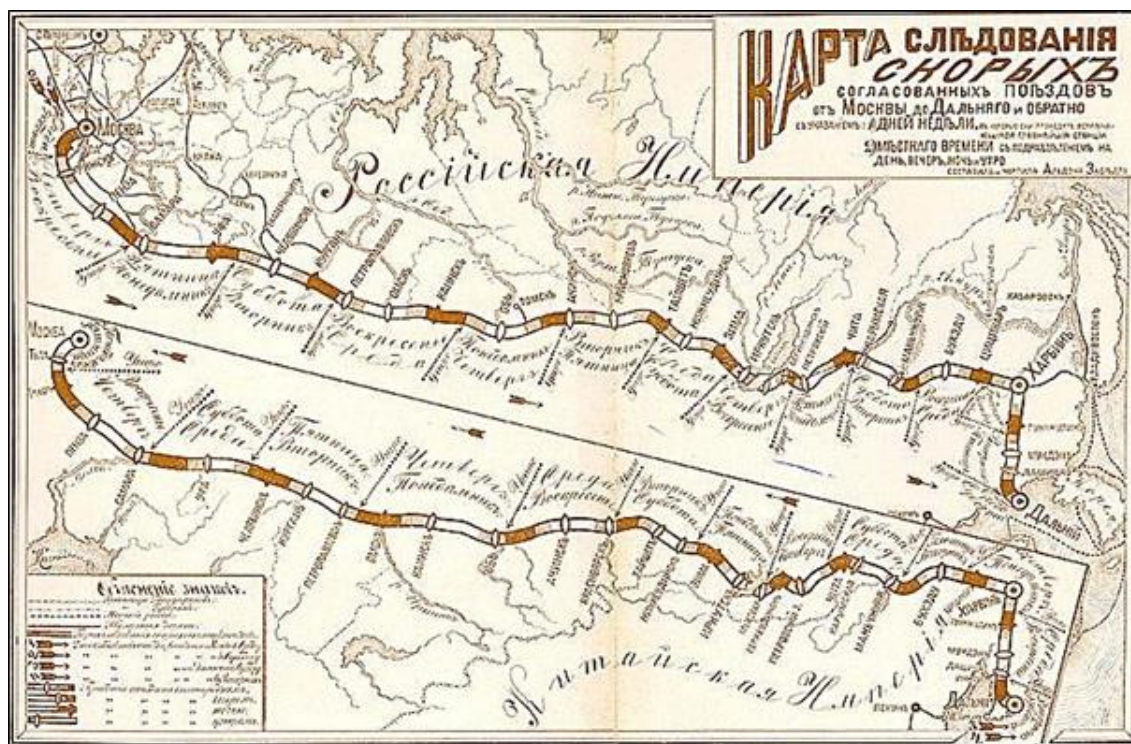


Рис. 3. Схема следования скорых поездов от города Москвы до порта Дальний и обратно (отпечатана в 1903 году)

Граф Муравьев предлагал в этом регионе:

- продолжить усиление группировки войск Приамурского Военного округа и Квантунской области;
- ускорить оборудование Порт-Артура и завершение железнодорожной связи Порт-Артура с Сибирской магистралью;
- постоянно содержать на Тихом океане значительную и снабженную всем необходимым эскадру.

Весь комплекс предложенных министром внутри- и внешне политических мероприятий должен был привести к решению самой важной внешнеполитической задачи, которая по мнению Военного министра генерала-лейтенанта А. Н. Куропаткина состояла в «прочном военном занятии Босфора» [11, с. 163, 164], что должно было практически превратить Черное море во внутреннее море Российской империи.

В ходе активизации русской политики в самом начале XX века на Среднем Востоке и Балканах началась проводиться вполне реальная подготовка к проведению босфорской экспедиции, целью которой был захват Стамбула с целью обеспечить российский контроль над проливами Босфор и Дарданеллы. В марте-апреле 1903 года в Санкт-Петербурге работала комиссия под председательством генерала-лейтенанта А. П. Протопопова. Выбор председателя – яркого сторонника «босфорского проекта», работавшего в 1881–1888 годах на Балканах в качестве военного агента в Греции и Турции над сбором информации, необходимой для его реализации – говорил о решительных намерениях российского императора и правительства [12]. В январе 1907 года Протопопов был назначен членом Совета государственной обороны и в конце того же года ему было присвоено звание генерала от инфантерии.

Подданного британской королевы Хэлфорда Джона Маккиндера так впечатлили успехи Российской империи в строительстве железных дорог и грандиозные внешнеполитические планы ее правящих кругов, что он в 1904 году опубликовал свой

главный труд под названием «Географическая ось истории» [13], заложив в нем основы геополитики, как науки.

Строительство и последующий пуск в эксплуатацию Великого Сибирского пути (Транссибирской железнодорожной магистрали) оказал серьезное влияние на всю мировую политику начала XX века и на ход мировой истории в целом. Чтобы остановить экспансию России на Дальнем Востоке США, Великобритания и Франция перевооружили японскую армию и в начале XX века сумели втравить Японию в войну против России.

Рядом с портом Дальний находился Порт-Артур – военно-морская база Российской империи на территории Китая. В мае 1904 года в ходе сражений русско-японской войны (27 января (9 февраля) 1904 – 23 августа (5 сентября) 1905) порт Дальний был захвачен японскими войсками. Порт-Артур выдержал осаду, продолжавшуюся триста двадцать девять дней (рисунок 4).

Крепость была сдана противнику недоброй памяти генералом-адъютантом А. М. Стесселем, ее комендантом, вопреки воле Военного Совета военно-морской базы и желанию солдат и офицеров гарнизона. За это «деяние» Стессель был в 1908 году приговорен к расстрелу, который был заменен десятилетним тюремным заключением. Но в 1909 году император Николай II его помиловал. Предательство или трусость и бездарность генерала-адъютанта оказалась безнаказанной. Такой стратегической ошибки судьба русскому императору не простила. Вообще-то Японская империя могла успешно воевать против России только при финансовой, экономической и политической поддержке Западной Европы и США при одновременном скоординированном ослаблении Российского государства местными подрывными элементами изнутри [14, 15]. Отметим, что только сам факт строительства и ввода в эксплуатацию Транссибирской магистрали, умноживший геополитическое влияние России на Дальнем Востоке, стал причиной масштабного военного конфликта, развязанного Японией.



Рис. 4. Схема героической обороны Порт-Артура – незамерзающей военно-морской базы Российской империи на Желтом море

Если этой поддержки не было, как в русско-японской войне в 1904–1905 годах, или она была недостаточной, то Япония неизменно терпела поражения. Например, в серии

военных столкновений в районе озера Хасан (июль–август 1938 года), в военном конфликте у реки Халхин-гол (май–сентябрь 1939 года). В советско-японской войне (рисунок 5) войска 1-го и 1-го Дальневосточных фронтов, во взаимодействии с Тихоокеанским флотом и Амурской флотилией разбили на территории Северного Китая семисоттысячную японскую оккупационную Квантунскую армию.



Рис. 5. Военные действия советских войск на Дальнем Востоке (9 августа – 2 сентября 1945 года)

Дальневосточные армии были усилены войсками, переброшенными по Транссибирской дороге с Европейского театра военных действий. Советско-японские вооруженные конфликты, имевшие место в 1938 и 1939 годах, наглядно продемонстрировали японскому правительству возросшую военную мощь Российского государства, в то время существовавшего в форме СССР, высокий уровень полководческого мастерства советских военачальников и решимость советского политического руководства защищать территориальную целостность своей страны и суверенитет своих союзников.

Во время русско-японской, Первой мировой и Гражданской войн по Транссибирской железнодорожной магистрали осуществлялись масштабные военные перевозки. Сразу после Великой Октябрьской социалистической революции в Советском Союзе, несмотря на тяжелейшие последствия Гражданской войны, было продолжено крупномасштабное строительство железнодорожных путей сообщения общего пользования. Ниже представлен далеко не полный перечень основных железных дорог, построенных в Российской империи, а затем в СССР до начала Великой Отечественной войны [16, 17]:

- Николаевская железная дорога (ныне Октябрьская) протяженностью 604 версты (645 км) соединила Санкт-Петербург с Москвой. Открыта в 1851 году;
- Рязанско-Уральская железная дорога (в настоящее время входит в состав Приволжской), эксплуатационная протяженность которой составляла 4 428 км, соединяла города Рязань и Уральск. Построена на рубеже XIX и XX веков;

- Закаспийская железная дорога построена в Российском Туркестане в его западных регионах подразделениями железнодорожных войск Российской империи в 1880–1891 годах. Протяженность – 1 510 км. Впоследствии вошла в состав Среднеазиатской железной дороги СССР. Ныне проходит по территориям государств Средней Азии, бывших республик СССР;

- Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД) кратчайшим путем через территорию Маньчжурии в Китае соединяла город Читу с Владивостоком, Харбином и Порт-Артуром. Построена в период с 1897 по 1903 год в качестве южной ветки Транссиба. Протяженность 2 527 км. Принадлежала Российской империи, Японии, Китаю, опять Японии, СССР. СССР в 1953 году окончательно передал КВЖД Китайской Народной Республике;

- Мурманская железная дорога построена в 1915–1916 годах и обеспечила связь промышленно развитых районов России с Мурманском, незамерзающим портом на побережье Баренцева моря (Северный Ледовитый океан). Фактически обеспечила промышленное освоение регионов Крайнего Севера, а в годы Великой Отечественной войны транспортировку к фронтам и предприятиям вооружений и материальных средств, поставляемых в СССР по ленд-лизу. В настоящее время входит в состав Октябрьской железной дороги;

Во время Великой Отечественной войны дивизии, переломившие хребет германской армии в битве под Москвой (30 сентября 1941 года – 20 апреля 1942 года), были сформированы в ходе мобилизации на Дальнем Востоке командующим Дальневосточным фронтом генералом армии Иосифом Родионовичем Апанасенко (3 (15) апреля 1940–†5 августа 1943). А затем вновь созданные соединения были своевременно переброшены по Транссибирской магистрали под Москву. За весь период войны Дальневосточный фронт передал в действующую армию двадцать три дивизии и девятнадцать бригад общей численностью свыше двух сот пятидесяти тысяч человек. На месте соединений, отправленных на фронт, во многом благодаря личной инициативе командующего Дальневосточным фронтом немедленно формировались новые, о чем японская военная разведка сообщала своему командованию. Во многом благодаря этому – наличию мощной группировки советских войск – японское политическое руководство так и не решилось объявить СССР войну и открыть фронт на Дальнем Востоке [18]. И. Р. Апанасенко постоянно рвался на фронт, но только июне 1943 года он был назначен заместителем командующего Воронежским фронтом. 5 августа 1943 года в ходе Белгородско-Харьковской наступательной операции, объезжая перед боем на машине передовые позиции, Апанасенко попал под мощный огонь артиллерии противника и получил смертельное ранение[19]. Решительность, смелость и инициативность этого военачальника во многом решила исход сражения под Москвой. Его вклад в Великую Победу невозможно переоценить. Безусловно, генерал армии Иосиф Родионович Апанасенко (рисунок 6) принадлежит к той славной плеяде советских полководцев, которых вполне обоснованно следует считать Спасителями Отечества. Именно так – оба эти слова должны писаться с заглавной буквы.



Рис. 6. Генерал армии Апанасенко Иосиф Родионович (3 (15) апреля 1890 – †5 августа 1943)

После 1945 года в Советском Союзе активное железнодорожное строительство продолжилось. Были введены в строй:

- Туркестано-Сибирская железная дорога была построена в период с 1929 по 1932 год. Она связала Среднюю Азию с Сибирью и способствовала развитию производительных сил в Казахстане;

- Байкало-Амурская магистраль (БАМ) протяженностью 4 287 км строилась с большими перерывами с 1938 по 1989 год. БАМ предназначался для комплексного освоения природных ресурсов, прилегающих к нему регионов. Данная задача до настоящего времени не выполнена.

Итак, еще в Российской империи железные дороги связали между собой в единую сеть транспортные пути, соединившие порты морей трех океанов – Атлантического, Тихого, Северного Ледовитого. В XX веке в советское время при плановом развитии экономики Советского Союза именно железнодорожные магистрали сумели обеспечить эффективное промышленное развитие всего евразийского пространства, в частности таких его удаленных и малонаселенных регионов, как Крайний Север, Дальний Восток и Сибирь, а также высокий уровень готовности страны к обороне своих рубежей. Прямым следствием развития железнодорожной сети стал рост военного могущества нашей страны и ее геополитической значимости – превращение в сверхдержаву. Россия строила железные дороги, а железнодорожные магистрали превращали Россию в сверхдержаву, чье геополитическое положение определяет ее глобальные интересы и сферы влияния.

Железнодорожный транспорт современной Российской Федерации, созданный трудом многих поколений жителей нашей страны, в настоящее время носит трансконтинентальный характер и вполне может стать альтернативой целому ряду морских транспортных магистралей. Основные железнодорожные магистрали Российской Федерации и сопредельных государств, бывших республик СССР, представлены на рисунке 7.



Рис. 7. Основные железнодорожные магистрали Российской Федерации и сопредельных государств, бывших республик СССР

В настоящее время Транссибирская железнодорожная магистраль является важнейшим рукотворным техногенным фактором, влияющим не только на российскую, но и всю мировую геополитику. Она – вполне зримая материальная историческая ось процессов глобализации, протекающих на евразийском пространстве. Великий Сибирский путь по-прежнему во многом обеспечивает единство культурного, экономического и пространства России, ее административную целостность.

Если железнодорожные маршруты Нового шелкового пути, чей проект целенаправленно пытаются реализовать правящие круги современного Китая, пройдут по территории Российской Федерации (Транссиб станет одним из важнейших элементов в структуре данного проекта), то это будет способствовать дальнейшему повышению геополитического значения нашей страны в глобальных процессах, определяющих ход развития всего человечества.

Список литературы

1. Гумелёв, В. Ю. Великий шелковый путь как историческая ось глобализации: скифо-сарматская эпоха / В. Ю. Гумелёв, В. Б. Бандурка, Т. М. Юдин // Синергия наук – № 32 (февраль) – 2019. – С. 1297–1311. [Электронный ресурс]. – URL: <http://synergy-journal.ru/archive/article4038> (дата обращения: 18.02.2019).
2. Гумелёв, В. Ю. Великий шелковый путь при тюркской гегемонии в Великой Степи / В. Ю. Гумелёв, А. В. Пархоменко // Синергия наук – № 32 (февраль) – 2019. – С. 1327–1339. [Электронный ресурс]. – URL: <http://synergy-journal.ru/archive/article4104> (дата обращения: 25.02.2019).
3. Бандурка, В. Б. Закат Великого шелкового пути и его геополитические последствия / В. Б. Бандурка, В. Ю. Гумелёв, В. В. Елистратов // Синергия наук – № 33 (март) – 2019. – С.

- 1176–1185. [Электронный ресурс]. – URL: <http://synergy-journal.ru/archive/article4176> (дата обращения: 11.03.2019).
4. Гумелёв, В. Ю. Великий чайный путь как предтеча Транссибирской железнодорожной магистрали / В. Ю. Гумелёв, В. Б. Бандурка, В. В. Елистратов // Синергия наук – № 33 (март) – 2019. С. 1186–1196. [Электронный ресурс]. – URL: <http://synergy-journal.ru/archive/article4232> (дата обращения: 25.03.2019).
 5. История железнодорожного транспорта России. В 3-х томах Т. 1: 1836–1917 гг. [Текст]. – СПб.: Питербургский ГУПС, 1994. – 336 с.
 6. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем: исторический очерк сост. С. В. Саблером и И. В. Сосновским: с 2 фототипиями, 32 автотипиями, 2 картами, 6 диаграммами, профилями пути и графиками / под гл. ред. статс-секретаря Куломзина [Текст]. – СПб.: Государственная типография, 1903. – 451 с.
 7. Сибирь и трансзиатский железный путь [Текст]. – СПб.: Типография В. Киришбаума, д. М-ва Финансов, на Дворц. площ. – 1891. – 38 с.
 8. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. – СПб., 1903. – С. 93
 9. Сайт «Советская историческая энциклопедия». Великая Сибирская магистраль. [Электронный ресурс]. – URL: https://gufo.me/dict/history_encyclopedia/ВЕЛИКАЯ_СИБИРСКАЯ_МАГИСТРАЛЬ.
 10. Сайт «Российское информационное агенство». Транссиб в цифрах и фактах – Электронный ресурс. – URL: <https://ria.ru/infografika/20110531/382217458.html?injj=1>.
 11. Айрапетов О.Р. На пути к краху. Русско-японская война 1904-1905 гг.. Военно-политическая история [Текст] / О.Р. Айрапетов. – М.: ООО «Торговый Дом Алгоритм», 2014. – 496 с.
 12. Там же. – С. 172
 13. Маккиндер Х. Дж. Географическая ось истории // Полис (Политические исследования) 1995 – №4. [Электронный ресурс]. – URL: http://www.polisportal.ru/?page_id=51&id=25.
 14. Сайт «X-LIBRI». Стариков Николай Васильевич. Как предавали Россию – [Электронный ресурс]. URL: http://www.x-libri.ru/elib/in_a0136.htm.
 15. Сайт «Столетие». Соколов, А. Майдан 1905 года. 30.10.2015 – [Электронный ресурс]. URL: http://www.stoletie.ru/territoriya_istorii/majdan_1905_goda_293.htm.
 16. История железнодорожного транспорта России. В 3-х томах Т. 2: 1917–1945 гг. [Текст]. – СПб.: Питербургский ГУПС, 1997. – 416 с.
 17. История железнодорожного транспорта России. В 3-х томах Т. 3: 1945–1991 гг. [Текст]. – М.: Московский ГУПС, 2004. – 416 с.
 18. Григоренко, П. Г. В подполье можно встретить только крыс ... [Текст] / П. Г. Григоренко. – Нью-Йорк: Детинец, 1981. – 845 с.
 19. Лазарев, С. Е. «На западе и востоке я буду сражаться неустрашимо ...» [Текст] / С. Е. Лазарев // Военно-исторический журнал. – 2017. – № 10. – С. 69–76.

References

1. Gumelyov, V. YU. Velikij shelkovyj put' kak istoricheskaya os' globalizacii: skifo-sarmatskaya epoha / V. YU. Gumelyov, V. B. Bandurka, T. M. YUdin // Sinergiya nauk – № 32 (fevral') – 2019. – С. 1297–1311. [Elektronnyj resurs]. – URL: <http://synergy-journal.ru/archive/article4038> (data obrashcheniya: 18.02.2019) [in Russian].
2. Gumelyov, V. YU. Velikij shelkovyj put' pri tyurkskoj gegemonii v Velikoj Step'i / V. YU. Gumelyov, A. V. Parhomenko // Sinergiya nauk – № 32 (fevral') – 2019. – С. 1327–1339. [Elektronnyj resurs]. – URL: <http://synergy-journal.ru/archive/article4104> (data obrashcheniya: 25.02.2019) [in Russian].
3. Bandurka, V. B. Zakat Velikogo shelkovogo puti i ego geopoliticheskie posledstviya / V. B. Bandurka, V. YU. Gumelyov, V. V. Elistratov // Sinergiya nauk – № 33 (mart) – 2019. – С.

- 1176–1185. [Elektronnyj resurs]. – URL: <http://synergy-journal.ru/archive/article4176> (data obrashcheniya: 11.03.2019) [in Russian].
4. Gumelyov, V. YU. Velikij chajnyj put' kak predtecha Transsibirskoj zheleznodorozhnoj magistrali / V. YU. Gumelyov, V. B. Bandurka, V. V. Elistratov // Sinergiya nauk – № 33 (mart) – 2019. S. 1186–1196. [Elektronnyj resurs]. – URL: <http://synergy-journal.ru/archive/article4232> (data obrashcheniya: 25.03.2019) [in Russian].
 5. Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii. V 3-h tomah T. 1: 1836–1917 gg. [Tekst]. – SPb.: Piterburgskij GUPS, 1994. – 336 s. [in Russian].
 6. Sibirskaya zheleznaya doroga v ee proshlom i nastoyashchem: istoricheskij ocherk sost. S. V. Sablerom i I. V. Sosnovskim: s 2 fototipiyami, 32 avtotipiyami, 2 kartami, 6 diagrammami, profilyami puti i grafikami / pod gl. red. stats-sekretarya Kulomzina [Tekst]. – SPb. : Gosudarstvennaya tipografiya, 1903. – 451 s. [in Russian].
 7. Sibir' i transaziatskij zheleznyj put' [Tekst]. – SPb.: Tipografiya V. Kirshbauma, d. M-va Finansov, na Dvorc. ploshch. – 1891. – 38 s. [in Russian].
 8. Sibirskaya zheleznaya doroga v ee proshlom i nastoyashchem. – SPb., 1903. – S. 93 [in Russian].
 9. Sajt «Sovetskaya istoricheskaya enciklopediya». Velikaya Sibirskaya magistral'. [Elektronnyj resurs]. – URL: https://gufo.me/dict/history_encyclopedia/VELIKAYA_SIBIRSKAYA_MAGISTRAL [in Russian].
 10. Sajt «Rossijskoe informacionnoe agenstvo». Transsib v cifrah i faktah – Elektronnyj resurs. – URL: <https://ria.ru/infografika/20110531/382217458.html?injj=1> [in Russian].
 11. Ajrapetov O.R. Na puti k krahu. Russko-yaponskaya vojna 1904-1905 gg.. Voenno-politicheskaya istoriya [Tekst] / O.R. Ajrapetov. – M.: OOO «Torgovyj Dom Algoritm», 2014. – 496 s. [in Russian].
 12. Tam zhe. – S. 172 [in Russian].
 13. Makkinder H. Dzh. Geograficheskaya os' istorii // Polis (Politicheskie issledovaniya) 1995 – №4. [Elektronnyj resurs]. – URL: http://www.polisportal.ru/?page_id=51&id=25 [in Russian].
 14. Sajt «X-LIBRI». Starikov Nikolaj Vasil'evich. Kak predavali Rossiyu – [Elektronnyj resurs]. URL: http://www.x-libri.ru/elib/in_a0136.htm [in Russian].
 15. Sajt «Stoletie». Sokolov, A. Majdan 1905 goda. 30.10.2015 – [Elektronnyj resurs]. URL: http://www.stoletie.ru/territoriya_istorii/majdan_1905_goda_293.htm [in Russian].
 16. Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii. V 3-h tomah T. 2: 1917–1945 gg. [Tekst]. – SPb.: Piterburgskij GUPS, 1997. – 416 s. [in Russian].
 17. Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii. V 3-h tomah T. 3: 1945–1991 gg. [Tekst]. – M.: Moskovskij GUPS, 2004. – 416 s. [in Russian].
 18. Grigorenko, P. G. V podpol'e mozjno vstretit' tol'ko krysa ... [Tekst] / P. G. Grigorenko. – N'yu-Jork: Detinec, 1981. – 845 s. [in Russian].
 19. Lazarev, S. E. «Na zapade i vostokeya budu srazhat'sya neustrashimo ...» [Tekst] / S. E. Lazarev // Voenno-istoricheskij zhurnal. – 2017. – № 10. – S. 69–76 [in Russian].