

**Русско-сербское экономическое сотрудничество в начале XX в. и проект
Дунайско-Адриатической железнодорожной магистрали**

Научный руководитель – Дубовик Ольга Анатольевна

Богомолова Дарья Константиновна

Аспирант

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Исторический факультет, Кафедра истории южных и западных славян, Москва, Россия

E-mail: bogomolova.dasha@gmail.com

Как отмечают историки-слависты, тема российско-сербских экономических отношений в начале XX в. исследована на сегодняшний день не в полном объеме [1]. Причин тому немало – во-первых, само по себе торгово-экономическое присутствие Российской империи на Балканском полуострове было серьезно ограничено географической удаленностью от региона, во-вторых, вплоть до начала XX в. и прихода к власти в Сербии династии Карагеоргиевичей государство испытывало на себе серьезное влияние австро-венгерской политики, в третьих – важнейшей стратегической целью России на Балканах по-прежнему оставалась защита независимости и политических интересов молодых славянских государств. Именно на ее реализацию были направлены все ресурсы российской внешней политики на Балканском полуострове, в то время как расширение экономического влияния традиционно оставалось на заднем плане. Тем не менее, как показал Я. В. Вишняков в статье, посвященной военно-экономическому сотрудничеству России и Сербии, первые серьезные шаги в этом направлении наметились уже в конце XX столетия [1].

Представленный доклад посвящен зарождению и перспективам русско-сербского проекта Дунайско-Адриатической (Трансбалканской) железнодорожной магистрали, который возник в 1908 г. в противовес австро-венгерскому проекту Новопазарской железной дороги и стал одной из наиболее значимых попыток Российской империи усилить свое присутствие и включиться в инфраструктурную составляющую экономики региона.

Впервые идея постройки Дунайско-Адриатической линии была выдвинута в Сербии еще в 1900 г. В 1901 г. служивший тогда послом в Белграде Н. В. Чарыков совершил исследовательскую поездку вдоль Дуная и вниз к Адриатике с целью выявления наилучшего маршрута для прокладки железнодородных путей [3]. И хотя тогда этот план не нашел достаточной поддержки и финансирования среди великих сил, в России сочли его перспективным, планируя осуществить в будущем.

В начале 1908 г. Австро-Венгрия объявила о своем плане постройки железной дороги, которая должна была пройти из Боснии и Герцеговины через Новопазарский санджак до Митровицы, откуда уже имелась линия вплоть до Салоник. Это бы в значительной степени усилило австрийскую экономическую экспансию на Балканах, а в дальнейшем облегчило захват Санджака и территорий Македонии [2]. В России это расценили как окончательный отход от австро-российского сотрудничества в рамках Мюрцштегского соглашения, нарушение статьи 29 Берлинского трактата и полный крах попыток поддержания политики status quo. Ужасающий эффект произвели в Сербии заявления австрийского министра иностранных дел А. фон Эренталя о намерении заключить договор с Турцией относительно железной дороги, официально сделанные в конце января 1908 г. Как заявлял Н. Пашич, буквально под вопрос ставилось существование и Сербии, и Черногории. «Удар по независимости балканских народов, совершенный в Берлине, сегодня повторяется» – писал политик [4].

В то же время, российский МИД в лице министра иностранных дел А. П. Извольского не считал возможным вступать в открытый конфликт с Австро-Венгрией и мешать ей вести экономическую деятельность на Балканах, о чем заявил на заседании Думы в апреле 1908 г. [5]. Вместо этого было предложено держаться прошлых соглашений, но при этом активно поддержать все существовавшие на тот момент альтернативные проекты железнодорожного строительства и оспорить монополию Вены на балканские железные дороги.

Еще в начале февраля Извольский поручил через сербского посла в России Д. Поповича выяснить состояние и степень разработанности адриатического проекта и просил передать Н. Пашичу безусловную готовность России продвигать его на международной арене, однако обратил внимание на отсутствие материальной и финансовой основы для такого масштабного замысла [4]. В Сербии с большим вниманием отнеслись к позиции российского министра и оперативно приступили к поиску инвестиций, которые предполагалось получить путем займа в одном из французских или итальянских банков. Важным шагом по укреплению этой линии русско-сербского экономического сотрудничества стала победа российского металлургического синдиката в торгах на поставку Сербии продукции для нужд железнодорожного строительства [5].

В мае 1908 г. в Париже благодаря усилиям российской дипломатии было достигнуто многостороннее соглашение об образовании Дунайско-Адриатического синдиката, которое закрепляло непосредственное финансовое участие России, Сербии, Италии и Франции в строительстве железной дороги и позволяло начать переговоры с Портой о получении концессий. Важнейшим вопросом оставалось участие в синдикате Черногории, где настаивали об необходимости проектирования отдельной линии, которая должна была связать черногорский порт Бар с главной магистралью. Россия стремилась всеми силами поддерживать это небольшое, слабое в экономическом смысле государство, а потому добивалась, чтобы усилия Сербии и Черногории в деле адриатического проекта полностью координировались.

Несмотря на очевидные успехи, достигнутые к лету 1908 г., этому перспективному проекту не суждено было сбыться, как и не суждено было России стать одним из его бенефициаров. Несмотря на все усилия российской дипломатии по поддержанию консенсуса между Сербией и Черногорией, вскоре прогремел известный судебный процесс «о бомбах», вследствие чего сербско-черногорские отношения надолго оказались разорваны. А дальнейшие события Боснийского кризиса и Балканских войн сделали невозможным осуществление проекта в его полном виде.

Источники и литература

- 1) Вишняков Я. В. Московская «Одиссея» сербского полковника. Русско-сербское военно-экономическое сотрудничество накануне Первой Мировой войны // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. Исторические науки, Том 3. № 1 (9) /2021: Том 3. № 1 (9) /2021. С. 92-99.
- 2) Киняпина Н.С. (отв. ред.) Восточный вопрос во внешней политике России. Конец XVIII – начало XX в. М.: Наука. М.: Наука, 1978.
- 3) Чарыков Н.В. Беглый взгляд на высокую политику. М. : ВИКМО-М : Русский путь, 2016.
- 4) Документи о спољној политици Краљевине Србије. 1903–1914. Књ. 3. Св. 1/1. Београд: САНУ, Одељење историјских наука. 2010.
- 5) Pavićević B. Rusija i Aneksiona kriza. Crnogorska akademija nauka i umjetnosti: odjeljenje društvenih nauka. Titograd, 1984.