



ПРОЕКТ БАГДАДСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ И ТРОФЕИ ПЕРМАНЕНТНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ВОЙНЫ НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ

Улугбек Акрамов Жуманазар угли,
Магистрант 2-го курса НУУз имени Мирзо Улугбека,
Южно-Казахстанского университета им. М.Ауезова

Аннотация: Данное исследование посвящено геополитической ситуации в более широком Восточно-Средиземноморском регионе на рубеже XX века на основе анализа крупного инфраструктурного проекта — Багдадской железной дороги. Процесс её строительства в конечном итоге привёл к соперничеству между «политикой» и «экономикой» в стремлении великих держав того периода к увеличению относительных выгод. Новизна исследования заключается в гипотезе о том, что современные экономические кризисы также связаны с игрой силы, аналогичными тем, которые преобладали почти столетие назад. Международные отношения рассматриваются в тесной взаимосвязи с политикой и экономикой, с учётом реалистических уроков прошлого ради формирования более мирного и стабильного будущего.

Ключевые слова: геополитика, геоэкономика, геоэнергетика, Багдадская железная дорога, Ближний Восток, энергетические ресурсы, экономические кризисы.

Abstract: This study examines the geopolitical situation in the Eastern Mediterranean region at the beginning of the 20th century through the analysis of a major infrastructure project, the Baghdad Railway. Its construction ultimately led to a competition between “politics” and “economics” as the great powers of the time sought to maximize their comparative advantages. The novelty of the study lies in the hypothesis that modern economic crises are also associated with power dynamics similar to those that prevailed almost a century ago. International relations are studied in close connection with politics and economics, taking into

account the realistic lessons of the past, in order to shape a more peaceful and stable future.

Keywords: *Baghdad Railway, Middle East, Energy Resources, Geopolitics, Geo-economics, Geo-energeia, Economic Crises*

Введение

Роман Александра Пападиамантиса «Торговцы народов» посвящён XII веку, когда венецианцы и генуэзцы — одновременно купцы и пираты — совершали набеги и захватывали острова Кикладского архипелага, руководствуясь собственными интересами, хотя их поход формально осуществлялся под знаменем Четвёртого крестового похода. Марко Санудо, племянник Энрико Дандоло, организовал кампанию против византийского Эгейского архипелага. Влияние Венеции распространялось всё шире, а острова Эгейского моря не могли оказать сопротивления, что напоминает о том, что власть обычно сохраняется лишь посредством экспансии. Могущественные венецианцы были убеждены, что те, кто не проводит наступательную реалистическую политику, неизбежно ослабевают, поскольку без экспансии они никогда не смогли бы накопить могущество и доказать своё превосходство (Papadiamantis, 2011).

Приведённые выше строки кратко описывают территорию Восточного Средиземноморья и Ближнего Востока в 1199 году, тогда как последующий геоисторический анализ посредством изучения проекта Багдадской железной дороги стремится показать противостояние между определёнными аспектами экономики, политики и международных отношений, а также последующие попытки переписывания истории путём сокрытия первоначальных источников.

1. Предмет исследования и методология

1.1 Геополитика versus геоэкономика

За последние десятилетия в Восточном Средиземноморье и на Ближнем Востоке произошли значительные изменения, вызывающие вопросы относительно причин и моделей принятия решений в данном регионе. Однако ответы могут быть получены посредством углублённого анализа ценности, формируемой природными ресурсами, особенно энергетическими ресурсами региона.

Великая война начала XX века, будучи в основном европейской «пандемией», уничтожила как минимум два поколения людей и неизбежно привела ко Второй мировой войне. Союзники утверждали, что исключительно Германия несёт ответственность за конфликт и, следовательно, за все издержки и потери, понесённые победителями войны.

В рамках общего геоисторического контекста событий, происходивших на Ближнем Востоке, авторы полагают, что для исследования мотивов прошлых событий, понимания и интерпретации современной ситуации и существующего «порядка вещей», а также прогнозирования будущих процессов необходимо использовать междисциплинарный подход. Такой подход позволяет не упускать важную роль великих держав каждой эпохи и появление «нефтяного фактора» как значимого элемента выбора и процессов принятия решений (Vidakis, Baltos & Balodis, 2017). В критические периоды, подобные современности, историческая память всегда остаётся актуальной и чрезвычайно важной.

Стремясь к синтетическому подходу, авторы исследовали фундаментальный труд профессора Колумбийского университета Эдварда Мида Эрла (1923) под названием «Турция, великие державы и Багдадская железная дорога: исследование империализма». В данном труде анализируется важный фактор — Багдадская железная дорога, которая связывает такие академические области, как геоэкономика, геополитика, международные отношения и энергетический сектор, известный в то время как угольная и нефтяная промышленность. Автор, опираясь на соответствующие

доказательства, связывает интересы великих держав с империализмом и началом Первой мировой войны.

Багдадская железная дорога рассматривалась не только как проект, способный обеспечить экономическое и политическое возрождение Ближнего Востока, но и как источник международного соперничества, способствовавший началу Великой войны. Одной из трагедий XIX–XX веков стало то, что Суэцкий канал, Транссибирская магистраль и Багдадская железная дорога — потенциально мощные инструменты мирного прогресса и материального процветания — не могли быть построены без империалистических конфликтов, политических интриг, военных союзов и вооружённых столкновений. В частности, если кто-либо стремится понять дипломатическую историю войны, «ему достаточно изучить борьбу за Багдадскую железную дорогу — там он найдёт мастерскую, полную полезных инструментов» (Earle, 1923, p. 3–4).

1.2 Обзор литературы

Все политические, экономические и технические аспекты столь амбициозного и масштабного проекта нашли отражение в богатой библиографии, интерпретирующей соответствующие события с различных точек зрения. Первую группу источников можно выделить по хронологическому принципу: ряд современных исследователей анализировали стратегии и политику, предшествовавшие мировой войне либо ставшие её следствием.

В 1915 году Хогарт рассматривал германские железнодорожные планы как продолжение многочисленных, но безуспешных британских попыток построить железные дороги в направлении долины Евфрата (Hogarth, 1915). Несколькими годами ранее Фрейзер трактовал обсуждаемый проект как путь или «кратчайшую дорогу» в Индию и, в соответствии с рекомендациями Жеро (Geraud, 1914), утверждал, что Великобритания должна взять на себя ведущую роль, если не исключительный контроль, над железнодорожными операциями

на Востоке (Fraser, 1909). В то же время Пирс поддерживал предложение Бальфура об интернационализации ближневосточных железнодорожных линий как необходимого условия мира в регионе (Pears, 1908).

Известный журналист Эдвард Дэйси подчёркивал преимущества англо-германского сотрудничества (Dicey, 1866; 1903), тогда как Гвиннер акцентировал внимание на экономическом воздействии Багдадской железной дороги на экономику Османской империи (Gwinner, 1909). Линч, напротив, предупреждал об усилении германского влияния в регионе (Lynch, 1911). Вудс снабдил своё исследование многочисленными картами и географическими материалами (Woods, 1917), тогда как Шрайнер обращал внимание на скрытый фон многонациональных противоречий (Schreiner, 1918). Вклад германских стратегов и исследователей, таких как Макс Видеманн, Пауль Рорбах и Эрнст Якх, дополняет исторический обзор и многоуровневый анализ современных процессов «Drang nach Osten» — «натиска на Восток» (Jäckh, 1915; Rohrbach, 1915; Wiedemann, 1911).

Помимо широко известного анализа Эрла, указывающего на роль империализма в принятии решений (Earle, 1923), в послевоенный период Малони проследил развитие проекта от его возникновения до завершения (Maloney, 1984), а Беннс пришёл к выводу, что Багдадская железная дорога стала символом, если не непосредственной причиной, Первой мировой войны (Benns, 1941).

В 1960-е годы Равиндер Кумар (Kumar, 1962), Ульрих Трумпенер (Trumpener, 2015), Якоб М. Ландау (Landau, 2016) и Якуб Н. Каркар (Karkar, 1972), чьи труды позднее были переизданы, представили альтернативные интерпретации, используя различные историографические источники — от индийских до османских архивов.

За последние два десятилетия многочисленные публикации существенно углубили и расширили ранние исследования данного инфраструктурного проекта. Подчёркивая его ключевую роль в международных отношениях

начала XX века, Джонатан С. Макмюррей исследовал связи между Германией и Турцией (McMurray, 2001). Мустафа Сыткы Бильгин провёл обстоятельный анализ англо-турецких отношений (Bilgin, 2004). Петер Хертнер рассмотрел феномен иностранных инвестиций в строительство балканских железных дорог. Кейти Айртон Сомервил драматизировала тему «поезда, исчезнувшего по пути из Берлина в Багдад» (Somerwil-Ayrton, 2007). Найлс Стефан Иллич сосредоточился на германском империализме первой половины XX века (Illich, 2007). Шон Макмикин интерпретировал «Берлин–Багдад Экспресс» как первую попытку Германии обрести мировое господство (McMeekin, 2012). Метин М. Хюлагю напомнил о преимуществах другой железнодорожной линии — Хиджазской железной дороги, строительство которой было завершено (Hülagü, 2010). Уильям Д. Миддлтон поместил Багдадскую железную дорогу в контекст легендарной истории мировых железных дорог (Middleton, 2011). Наконец, Валери Х. Этвуд рассмотрела данный проект в контексте распада Османской империи и так называемого Восточного вопроса (Atwood, 2013).

1.3 Планирование и заключение контрактов по Багдадской железной дороге

Как уже отмечалось ранее, исследователи в последнее время уделяют значительно больше внимания роли Багдадской железной дороги, чем это было в конце XIX — начале XX века. Железнодорожные линии должны были соединить Берлин и другие крупные европейские города с линией Стамбул–Багдад через территории приходящей в упадок Османской империи. Уже с 1888 года Стамбул был связан железнодорожным сообщением с Парижем и Лондоном посредством знаменитого «Восточного экспресса».

В том же году германский консорциум под названием «Анатолийская железнодорожная компания» (Anatolian Railway Company — ARC) получил от османских властей первоначальное разрешение на строительство железной

дороги в Малой Азии. В 1893 году была введена в эксплуатацию линия Хайдарпаша — Никомедия — Анкара. В том же году ARC получила поручение построить железнодорожную линию протяжённостью 444 км от Эскишехира (Дориля) до Коньи, завершённую в 1896 году.

В 1899 году султан предоставил ARC концессию на строительство железнодорожной сети от Коньи до Багдада и Персидского залива. Соответствующий контракт был окончательно оформлен в 1903 году с созданием Багдадской железнодорожной компании (Baghdad Railway Company — BRC) в сотрудничестве с ARC.

Уже к 1901 году германские политические круги располагали сведениями о существовании крупных нефтяных месторождений в районах Тигра и Евфрата. Однако вокруг третьего этапа проекта возникли многочисленные экономические, природные, технические, политические и дипломатические препятствия. После окончательного предоставления концессии главным образом Великобритании, а также Франция и в меньшей степени Россия сочли, что завершение данной сети может поставить под угрозу их интересы, баланс сил и относительные позиции в мировой системе распределения власти (Vidakis, 2016).

Среди этих трёх великих держав Лондон первоначально поддерживал германские планы, полагая, что они чрезмерно амбициозны и труднореализуемы, а также считая, что в результате экспансии Берлин окажется в затруднительном положении («конкурентный империализм»). Париж согласился на миноритарное участие в BRC («кооперативный империализм»), тогда как Москва, добившись изменения первоначального маршрута железной дороги, заняла пассивную позицию («неконкурентный империализм»).

В период 1870–1890 годов французское и британское влияние на Османскую Порту постепенно ослабевало. В 1897 году фон Вангенгейм был заменён в качестве посла в Стамбуле Маршаллом фон Биберштейном —

бывшим сотрудником Министерства иностранных дел Германии и влиятельным бюрократом, поддерживавшим тесный политический и экономический союз между Германской и Османской империями.

Противоречия интересов распространились на многие сферы и приобрели системный характер. Особенно в 1899 году, вследствие главным образом российских возражений против строительства железных дорог в северной части Малой Азии, реализация проекта была сосредоточена на южном маршруте — от Коньи через Алеппо и Мосул к Багдаду.

После краткого периода острой конкуренции за концессию в 1899 году права группы Deutsche Bank были сохранены: российская сторона отказалась от участия из-за отсутствия поддержки Москвы, французские инвесторы получили долю в германской компании, а британские предложения потеряли поддержку вследствие англо-бурской войны в Южной Африке, временно затмившей другие вопросы. В итоге концессия на строительство Багдадской железной дороги была передана германской ARC.

Компания уже имела успешный опыт сотрудничества с османским Министерством общественных работ. Существующие линии функционировали эффективно как для османского правительства, так и для анатолийских фермеров и предпринимателей. Основные трудности, с которыми сталкивались концессионеры, носили не политический, а преимущественно финансовый и административный характер.

2. Результаты

2.1 «Нефтяная мания» и геоэнергетические инициативы: реакция Великобритании

Однако в этот период Великобритания начинает действовать значительно активнее по сравнению с предыдущими этапами в защите собственных интересов. Адмирал Джон Фишер, получивший прозвище «нефтяной маньяк» (Jones, 1981, p. 14), занимает пост Второго морского лорда Королевского флота и в 1902–1904 годах проводит широкомасштабные реформы.

В июле 1902 года Артур Бальфур сменил своего дядю на посту премьер-министра и сосредоточился на совершенствовании оборонной политики, поддержав нововведения Фишера. Его политика была ориентирована на создание «Сердечного согласия» (Entente Cordiale) с Францией, оформленного в апреле 1904 года.

В 1904 году Фишер стал главнокомандующим Королевского флота и уже в 1906 году инициировал строительство технологически усовершенствованного линкора «HMS Dreadnought» с целью сохранения британского морского превосходства перед лицом германской угрозы создания наиболее мощного военно-морского флота.

В том же году британский профессор Хэлфорд Джон Маккиндер опубликовал свою геополитическую теорию «Хартленда», включавшую концепцию «Мирового острова» — Евразии и Африки — а также понятие «Сердца Земли». Несколькими годами ранее американский исследователь Альфред Тайер Мэхэн уже обосновал превосходство морских держав (Vidakis, 2016).

Резкое увеличение потребности в дизельном топливе в сочетании с отсутствием значительных запасов нефти на территории Великобритании выдвинуло на первый план вопрос национальной безопасности — необходимость накопления крупных нефтяных резервов за пределами страны.

В ноябре 1904 года был создан Комитет по нефтяному топливу, который совместно с Британским министерством колоний постановил запретить получение контрольного пакета акций в любых консорциумах по разведке и добыче нефти иностранными субъектами. Кроме того, Министерство колоний решило обеспечить сохранение британского контроля над наиболее перспективной нефтяной компанией в районе современного юго-западного Ирана, несмотря на то что данная территория формально не входила в административные границы Британской империи (Alobeid, Vidakis, Baltos & Balodis, 2018).

Следует отметить, что «энергетический взрыв» начался ещё в конце XIX века и был тесно связан с массовым использованием нефти (Vidakis & Baltos, 2015).

Тем не менее внутривластные процессы в Великобритании создали серьёзные препятствия для реализации программы создания нефтяного флота и сверхлинкоров. Результатом выборов декабря 1905 года стало формирование либерального правительства, придерживавшегося более нейтральной стратегии в отношении Германии, особенно после Марокканского кризиса 1904–1905 годов, а также курса на сокращение вооружений ради экономии средств для финансирования социальных реформ.

Вследствие этого Комитет по сырьевым ресурсам был упразднён, а Комитет по нефтяному топливу, признававший стратегическое значение нефти, был распущен в 1906 году (Jones, 1981).

Тем не менее британцы сумели обеспечить контроль над юго-западной Персией благодаря Персидской революции 1906 года и англо-русскому соглашению 1907 года (Санкт-Петербургский договор).

После 1908 года экономисты правительства Асквита предпринимали значительные усилия по сворачиванию дорогостоящей военно-морской программы Фишера. Как отмечал Ергин (2009), Черчилль и Ллойд Джордж даже поддерживали идею англо-германского морского соглашения как способ ограничения военных расходов и сохранения ресурсов для социальных реформ.

Решающим поворотным моментом в осознании стратегической важности нефти для британского флота стал Второй Марокканский кризис (Агадирский кризис) летом 1911 года. Германия продемонстрировала свою силу, направив канонерскую лодку «Пантера» в марокканский порт Агадир. Этот шаг способствовал консолидации антигерманской коалиции в Лондоне и продемонстрировал масштаб угрозы британскому мировому господству (Yergin, 2009).

Осенью 1911 года Уинстон Черчилль, ранее принадлежавший к лагерю либеральных экономистов, был назначен первым лордом Адмиралтейства и полностью поддержал стратегию адмирала Фишера. Благодаря его усилиям Адмиралтейство смогло реализовать планы по переводу военных кораблей на нефтяное топливо и разместить заказ на строительство пяти нефтяных кораблей.

Британское правительство стремилось обеспечить доступ к нефтяным ресурсам через поддержку таких компаний, как *Burmah Oil Company*, *Royal Dutch Shell* (основанной в 1907 году), а также инвестиций Уильяма Нокса Д'Арси в юго-западной Персии, где в 1908 году были обнаружены нефтяные месторождения и создана *Anglo-Persian Oil Company (APOC)* (Rogan, 2016).

В июле 1912 года Черчилль сумел создать первый в истории официальный государственный комитет по «энергетической безопасности» под руководством Фишера. Королевская нефтяная комиссия (*Royal Commission on Oil and the Oil Engine*) поддержала проект создания нефтяного флота и приняла ряд решений (Vidakis, 2016):

- а) реализация крупнейшей программы вооружения в истории британского военно-морского флота (1912–1914), включавшей строительство шести нефтяных кораблей;
- б) создание первого стратегического нефтяного резерва для флота;
- с) приобретение британским государством в 1914 году 51 % акций компании *Anglo-Persian* — первой прямой государственной инвестиции за пределами Британской империи.

Следовательно, в рамках концепции «геоэнергетики» (*geo-energeia*) или геоэнергетического подхода (Vidakis & Baltos, 2015), появление фактора месопотамской нефти, близость конечного пункта Багдадской железной дороги к персидским нефтяным месторождениям, потребность Великобритании в топливе для модернизированного флота типа *dreadnought*,

а также стремительное развитие мировой нефтяной экономики радикально изменили британскую стратегию.

Когда в 1911 году Багдадская железнодорожная компания предложила построить ответвление от Александретты до Алеппо, способное обслуживать торговлю с Северной Сирией и Северной Месопотамией, Великобритания отвергла предложение Османской империи о повышении торговых тарифов для финансирования данного проекта. Предпринимательские интересы были принесены в жертву геополитической необходимости.

3. Обсуждение

3.1 Политические изменения в Османской империи и переориентация проекта

Следует отметить, что стратегия Лондона была направлена на обеспечение британского господства на Ближнем Востоке и контроля над существующими нефтяными ресурсами. Великобритания действовала быстро и эффективно, ещё до вступления Османской империи в войну, оккупировав Басру (Fromkin, 1989).

В апреле 1915 года Великобритания попыталась установить контроль над Османской империей путём наступления на Константинополь, одновременно препятствуя высадке российских войск на полуострове Галлиполи. Однако эта операция завершилась выводом союзных сил к концу года.

Тем не менее Великобритания продолжила реализацию своих целей посредством заключения секретного соглашения Сайкса–Пико. Данное соглашение было подписано 16 мая 1916 года между Великобританией и Францией при согласии царской России и определяло сферы влияния и контроля на Ближнем Востоке после ожидаемого распада Османской империи.

После Русской революции 1917 года большевики обнародовали тайные дипломатические соглашения, включая соглашение Сайкса–Пико. В

результате арабские народы узнали о закулисных переговорах и разделении региона.

Одновременно с этим, согласно Декларации Бальфура, адресованной лорду Ротшильду — лидеру британской еврейской общины, британское Министерство иностранных дел выразило поддержку созданию «национального очага» для еврейского народа в Палестине.

В тот же период британская геополитика сосредоточилась на контроле над нефтяными месторождениями Мосула, особенно после того как исчезла угроза непосредственного соседства с Россией (Yergin, 2009).

Для Великобритании, не обладавшей собственными значительными запасами нефти, важнейшим инструментом обеспечения энергетических потребностей военно-морского флота стала максимальная диверсификация внешних источников поставок. Это был один из первых примеров формирования и реализации политики энергетической безопасности.

Первая мировая война вскоре подтвердила значение нефти как одного из ключевых факторов господства на поле боя. По окончании войны министр иностранных дел лорд Керзон заявил, что союзники пришли к победе, «плывя на волнах нефти» (Yergin, 2009).

Таким образом, Первая мировая война доказала, что нефть являлась одним из главных факторов военного превосходства (Vidakis, Baltos & Balodis, 2017).

В целом проект Багдадской железной дороги всё чаще воспринимался в Лондоне как угроза будущей безопасности логистики поставок нефти. Великобритания последовательно поддерживала интересы британских компаний. Ради нефти и во имя нефти развернулась ожесточённая борьба между крупными финансово-промышленными объединениями, представлявшими интересы предпринимательских кругов и поддерживаемыми соответствующими государствами (Vidakis, 2016).

В июле 1908 года младотурки подняли восстание, тогда как Англия стремилась представить себя противником тиранического султана, а не Османской империи в целом, рассчитывая тем самым создать раскол в германо-турецких отношениях.

2 сентября 1908 года произошла первая в истории османских железных дорог всеобщая забастовка. Осенью того же года начал функционировать первый парламент, что предоставило противникам Багдадской железной дороги новые возможности для критики проекта. Исмаил Хаккы-бей охарактеризовал железнодорожный проект как политическое и экономическое «чудовище», которое может быть реализовано лишь при авторитарном и коррумпированном режиме, предложив полностью отказаться от контрактов с Deutsche Bank.

В октябре Болгария провозгласила независимость, критяне объявили о присоединении к Греции, а Австро-Венгрия аннексировала Боснию и Герцеговину. В том же году германские инвесторы Багдадской железнодорожной компании попытались наладить сотрудничество с британским капиталом.

Затем, в апреле 1909 года, произошёл контрпереворот против младотурок, сопровождавшийся массовыми убийствами армян в Адане и других регионах. Однако младотурки в конечном итоге удержали власть, а султан Абдул-Хамид II — близкий союзник кайзера — был низложен.

В следующем месяце представитель Deutsche Bank Гвиннер прибыл в Лондон с целью добиться британского сотрудничества. Младотурки, преследуя собственные интересы, стремились использовать соперничество великих держав, однако в результате лишь способствовали формированию коалиций, ориентированных либо на раздел Османской империи, либо на её экономическую эксплуатацию.

Летом 1910 года османский министр финансов Джавид-бей отправился в Париж и Лондон для получения займа в размере 30 миллионов долларов, который в конечном итоге был предоставлен Германией.

В марте 1911 года Османская империя предложила Великобритании и Франции интернационализировать строительство участка Багдад–Басра посредством создания османской компании, в капитале которой турецкому правительству принадлежало бы 40 %, а оставшаяся часть распределялась бы между германскими, французскими и британскими инвесторами.

В конце сентября 1911 года Италия вторглась в Ливию, начав Итало-турецкую войну, а в мае 1912 года оккупировала Додеканесские острова. В октябре началась Первая Балканская война.

В феврале 1913 года османский представитель Хаккы-паша прибыл в Лондон для урегулирования существующих разногласий с Великобританией. На протяжении почти четырёх месяцев Хаккы-паша и сэр Эдвард Грей обсуждали проблемы Ближнего Востока, а также проводили переговоры с представителями германского посольства в Лондоне — фон Кюльманом и князем Лихновским — по вопросам трёхстороннего урегулирования экономических и политических проблем региона.

Однако неспособность сторон достичь удовлетворительного соглашения относительно распределения прибыли в конечном итоге неизбежно привела к началу Великой войны в 1914 году, главной целью которой стали земли и богатства Ближнего Востока.

3.2 Продвижение ближневосточной геоэнергетики («Drang nach Osten»)

За Босфором располагалась территория, потенциально богатая нефтью и металлами, которая в древности отличалась высоким уровнем сельскохозяйственного производства и обещала превратиться в крупный рынок сбыта западной продукции. Транспортное сообщение через данный

регион должно было осуществляться посредством железной дороги, контролируемой Германией, способной функционировать как в мирное, так и в военное время без опоры на военно-морские силы.

Османская империя должна была быть включена в экономическую орбиту индустриальной Германии. Германия, окружённая Великобританией, Францией и Россией, постепенно готовилась к расширению своего влияния на периферийные и колониальные регионы, поскольку не могла соперничать с морскими державами исключительно на основе собственной морской мощи.

Следствием этого стало формирование германской концепции «натиска на Восток» (Drang nach Osten) через Балканы к Стамбулу и рынкам Азии. Географическое положение государств Центральной Европы делало практически неизбежной политику проникновения на Балканы, в Малую Азию и на Ближний Восток, подобно тому как географическое положение Англии предопределяло создание заморской империи.

Если бы Германия отказалась от борьбы за позиции в Месопотамии, Сирии и Вавилонии, инициативу немедленно перехватили бы другие державы международной системы.

Фактически контроль над пространством от Балкан до южной Месопотамии означал контроль над важнейшим историческим путём коммуникации между Западом и Востоком. Для сильной державы это становилось мощным фактором усиления влияния. Однако для слабого государства или империи, находящейся в состоянии упадка, как Османская империя, данное положение превращалось в дополнительный источник уязвимости.

Подобно стратегическому значению Гибралтара, Суэца и Панамы, важнейшее значение приобретали Стамбул, Смирна и Кувейт (Athanasopoulos & Karkazis, 1997).

С геостратегической точки зрения территория, через которую должна была проходить Багдадская железная дорога, являлась одной из наиболее

значимых в мире. Более того, Османская империя всё ещё сохраняла потенциал в своих азиатских владениях. Она обладала огромными запасами сырья для промышленности, а нефтяные месторождения сами по себе были достаточны для возбуждения интереса великих держав.

Считалось, что ирригация сможет восстановить древнее плодородие Месопотамии. Развитие скрытого сельскохозяйственного потенциала региона и использование его промышленных возможностей должны были превратить Османскую империю в ценный источник стратегического сырья, перспективный рынок сбыта и привлекательную сферу для капиталовложений.

В экономическом отношении территория, которую должна была обслуживать Багдадская железная дорога, оставалась одной из наиболее слаборазвитых в мире, однако обладала значительным потенциалом развития (Stellakou & Karkazis, 1992).

Эдвард Эрл (1923) утверждал, что экономические перспективы Турции никогда не были столь благоприятными, как накануне войны, однако одновременно подчёркивал:

а) экономика находилась под контролем Османского управления государственного долга, фактически определявшего экономическую политику государства в интересах европейских банкиров и инвесторов;

б) великие державы лишь формально заявляли о поддержке суверенитета и территориальной целостности Османской империи, но в действительности не стремились их сохранять;

с) Багдадская железная дорога и возникшие вокруг неё международные противоречия в конечном итоге привели к разрушению Османской империи.

Действительно, Багдадская железная дорога сыграла значительную роль среди факторов, приведших Османскую империю к вступлению в Первую мировую войну. Наряду с внутренними ошибками, способствовавшими распаду империи, решающим фактором стало давление европейского

империализма, превратившего Османское государство в экономически зависимую и уязвимую структуру.

3.3 Ретроспективный анализ: извлечённые уроки и политические последствия

В исторической перспективе, несмотря на то что младотурецкое движение в конечном итоге поддержало проект Багдадской железной дороги, младотурки прежде всего стремились освободить страну от внешнего административного контроля, иностранного капитала, инвестированного в долгосрочные экономические концессии, а также от вмешательства иностранных государств во внутреннюю и внешнюю политику Османской империи.

В этот переходный период государство не сумело усвоить принципы западного прогресса и адаптировать их к собственным потребностям. Иными словами, как показали последующие реформы Мустафы Кемаля Ататюрка, единственным путём сохранения османской государственности могла стать модернизационная политика прогрессивного характера, способная использовать европейский капитал и техническую помощь в интересах благосостояния империи (Karkazis, Baltos & Vidakis, 2017).

В исследовании Малони (1959), переизданном в 1984 году Исследовательской военно-морской группой Центра военно-морского анализа США, Багдадская железная дорога описывается как проект широкого стратегического масштаба. Усиление германского интереса, однако, вызвало противодействие со стороны России, Франции и Великобритании.

Восточногерманский историк Ратман (1962), используя марксистскую методологию, подверг критике подход к железнодорожному вопросу как к преимущественно националистическому проекту и подчеркнул экономическое значение железной дороги в контексте монополистического капитализма.

Турецкий историк Кескин (1978) поддержал позицию Ратмана и интерпретировал железную дорогу как пример заранее спланированного господства над Османской империей, своего рода «тройского коня» великих держав. Он также утверждал, что обнаружение природных ресурсов вдоль железнодорожного маршрута лишь усилило соперничество между ними.

Позднее, в 2001 году, Джонатан С. Макмюррей отверг представление о железной дороге исключительно как о германском проекте, стремясь более подробно показать вклад Османской империи в её реализацию.

В исследовании Макмикина (2010) современные кризисы Ближнего Востока традиционно объясняются послевоенным цинизмом держав Антанты, однако автор задаётся вопросом, почему ответственность Германии не получила аналогичного признания. Макмикин считает, что Вильгельм II убедил Османскую империю вступить в Первую мировую войну, используя сочетание финансовой помощи, обещаний и перспектив территориальных приобретений.

Абдул-Хамид II был свергнут младотурками в 1909 году, однако неспособность Великобритании поддержать реформаторские силы частично объясняется сохранением тесных связей между Турцией и Германией даже после падения султана.

Наконец, профессор истории и политических наук Стамбульского университета Озьюксель (2016) подчёркивает, что расширение железнодорожной сети стало крупнейшим индустриальным проектом конца XIX века, позволившим великим державам получить значительные коммерческие преимущества.

Используя новые османские источники, Озьюксель демонстрирует, каким образом железная дорога Берлин–Багдад превратилась одновременно в символ роста европейской мощи и упадка Османской империи.

Заключение

Из проведённого анализа можно сделать вывод, что соперничество великих держав сочеталось с элементами сотрудничества и взаимных компромиссов, формируя как биполярные, так и многополярные формы конкуренции и конфликтов, в которых интересы малых государств, даже союзников, как правило, подчинялись логике экономического контроля (Campos & Fernandes, 2017).

Возвращаясь к основным положениям фундаментального исследования Эрла, можно отметить, что стратегия Великобритании после 1902 года, а особенно после 1911 года, уже не сводилась к равному разделу прибыли и нефтяных ресурсов Османской империи с усиливающейся Германией. Лондон стремился получить максимально возможную долю выгод, необходимую для сохранения доминирующего положения Великобритании в мировой системе распределения силы.

В отличие от Франции, Великобритания не была готова согласиться на краткосрочное равновесное распределение преимуществ, чего не смогли осознать ни кайзер, ни младотурки.

Османская империя, со своей стороны, сделала ставку на железнодорожный транспорт как альтернативу морским коммуникациям, однако недостаток военно-морской мощи сделал эту стратегию крайне уязвимой. Кроме того, выбор предполагаемого оптимального маршрута железной дороги оказался неудачным: проект требовал огромных финансовых затрат и времени, что привело к серьёзным задержкам.

Революция младотурок, итало-османский конфликт и Балканские войны существенно замедлили строительство железной дороги. Представление османского руководства о возможности самостоятельного развития при наличии многочисленных внутренних слабостей и внешней зависимости оказалось трагически ошибочным.

В то же время германские попытки преодолеть возражения других великих держав потерпели неудачу главным образом из-за недооценки

фундаментальных геополитических интересов соперников: стремления Франции вернуть Эльзас и Лотарингию, желания России установить контроль над проливами, необходимости Великобритании защищать Индию, а также растущего значения нефти для британской мощи в начале XX века (Vidakis & Baltos, 2013).

В результате арабские территории были разделены, что исключило возможность формирования единого арабского пространства от Персидского залива до Восточного Средиземноморья, обладающего собственной геоэкономической, геополитической и геоэнергетической силой.

Нефтяные ресурсы региона, а также необходимость существования сильной светской Турции как барьера против Советского Союза впоследствии переориентировали британскую геополитику в сторону поддержки Мустафы Кемаля Ататюрка (Baltos, Vidakis & Balodis, 2017).

Таким образом, переосмысление отдельных аспектов Восточного вопроса и восстановление аналитического наследия Эрла позволяют глубже понять долгосрочную стратегическую логику как прошлых, так и современных политических кризисов Ближнего Востока.

Список использованной литературы

1. Alobeid, A., Vidakis, I., Baltos, G., & Balodis, J. (2018). The International Energy Strategies Ruling the Middle East for a Century Re-appear and Determine the Destiny of the Whole Eastern Mediterranean Region. *Mediterranean Journal of Social Sciences*, 9(4), 241-249.
2. Athanassopoulos, A. D, & Karkazis, J., (1997). The efficiency of social and economic image projection in spatial configurations. *Journal of Regional Science*, 37 (1), 75-97.
3. Atwood, V. H. (2013). *The Baghdad Railway*. M.A. The University of Texas at Austin.

4. Baltos, G., Vidakis, I., & Balodis, J. (2017). Turkey's Ambitions to Emerge as a Regional Power: Example or Counter-Example for Potential Aspiring Competitors. *Academic Journal of Interdisciplinary Studies*, 6(3), 25-32.
5. Benns, F. L. (1941). *European history since 1870*. 4th edition. New York, p. 78.
6. Bilgin, M. S. (2004). The construction of the bagdad railway and its impact on Anglo-Turkish relations, 1902-1913. *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi OTAM*, 16(16), 109-129.
7. Campos, A., & Fernandes, C. P. (2017). The Geopolitics of Energy. *Geopolitics of energy and energy security*. *Idn cadernos* 23.
8. Dicey, E. (1866). The New Germany. *Macmillan's magazine*, 1859-1907, 14(84), 480-488.
9. Dicey, E. (1903). The Rival Empires. *The Nineteenth century and after: a monthly review*, 54(322), 885-902.
10. Earle, E. M. (1923). *Turkey, the Great Powers, and the Baghdad Railway: A Study in Imperialism*. New York, Macmillan, reprinted July 1924, New York: Press of J. J. Little & Ives Company.
11. Fraser, D. (1909). *Short cut to India: The record of a journey along the route of the Baghdad railway*. (Classic Reprint), Forgotten Books 2016, William Blackwood and Sons, Edinburgh and London.
12. Fromkin, D. (1989). *A Peace to End All Peace: The Fall of the Ottoman Empire and the Creation of the Modern Middle East*. New York: Henry Holt and Co.
13. Geraud, A. (1914). *A new German empire: the story of the Baghdad Railway*. *The Nineteenth Century*, 958-972.
14. Gwinner, A. (1909). The Baghdad Railway and the Question of British Cooperation. *The Nineteenth Century*, 1083-1094.
15. Hertner, P. (2006). *The Balkan Railways, International capital and Banking from the End of the 19th Century until the Outbreak of the First World War*. Bulgarian National Bank.

- 16.Hogarth, D. G. (1915). Geography of the War Theatre in the Near East. The Geographical Journal, 45(6), 457-467.
- 17.Hülagü, M. M. (2010). The Hejaz railway: the construction of a new hope. Blue Dome Press.
- 18.Illich, N. S. (2007). German imperialism in the Ottoman Empire: A comparative study. Texas A&M University.
- 19.Jäckh, E. (1915). Die deutsch-türkische Waffenbrüderschaft. Deutsche Verlags-Anstalt.
- 20.Jones, G. (1981). The state and the emergence of the British oil industry. The Macmillan Press LTD.
- 21.Karkazis J., Vidakis I., & Baltos G. (2014). The Syrian Energy Policies of the Four Seas and Their Geopolitical Repercussions, Sosyoekonomi, 22 (22), 105 – 116.
- 22.Karkar, Y. N. (1972). Railway development in the Ottoman Empire, 1856-1914: Vantage Press.
- 23.Keskin, H. (1978). Die Türkei vom Osmanischen Reich zum Nationalstaat: Werdegang einer Unterentwicklung. Berlin: Olle & Wolter.
- 24.Kumar, R. (1962). 2. The Records of the Government of India on the Berlin-Baghdad Railway Question. The Historical Journal, 5(1), 70-79.
- 25.Landau, J. M. (2016). The Hejaz Railway and the Muslim Pilgrimage: A Case of Ottoman Political Propaganda. Routledge.
- 26.Lynch, H. (1911). The Baghdad railway. Fortnightly, 89 (531), 375-387.
- Maloney, A. P. (1959). The Berlin-Baghdad Railway as a Cause of World War I. New York University, Naval Studies Group, (1984). Professional Paper 401, Center for Naval Analyses, Virginia.
- 27.McMeekin, S. (2010). The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany's Bid for World Power, 1898-1918. Penguin Books Ltd.
- 28.McMeekin, S. (2012). The Berlin-Baghdad Express. Harvard University Press.

29. McMurray, J. S. (2001). Distant ties: Germany, the Ottoman Empire, and the construction of the Baghdad railway. Greenwood Publishing Group.
30. Middleton, W. D. (2011). The Bosphorus crossing: the Middle East from Berlin to Baghdad. Railroad History (204).
31. Ozyuksel, M. (2016). The Berlin-Baghdad Railway and the Ottoman Empire: Industrialization, Imperial Germany and the Middle East. I.B.Tauris.
32. Pallini, C., & Scaccabarozzi, A. (2011). " Technical landscape" in heart of a city: a project for the Sirkeci railway siding in Istanbul. Paper presented at the Conservation of Architecture, Urban Areas, Nature & Landscape.
33. Papadiamantis, A. (2011). The Merchants of Nations. Sunstep Publishing.
34. Pears, E. (1908). The Baghdad Railway. Contemporary Review, 94, 570-591.
35. Rathmann, L. (1962). Berlin-Baghdad: Die Imperialistische Nahostpolitik des kaiserlichen Deutschlands. Berlin: Dietz-Verlag.
36. Rogan, E. L. (2015). The fall of the Ottomans: The Great War in the Middle East. Athens: Alexandria Publishing.
37. Rohrbach, P. (1915). Der Krieg und die deutsche Politik: Verlag " Das Grössere Deutschland". Kommission Beim Deutschen Kolonial-Verlag, Berlin.
38. Schreiner, G. A. (1918). From Berlin to Bagdad: behind the scenes in the Near East. Harper & Brothers.
39. Somerwil-Ayrton, K. (2007). The Train that Disappeared Into History: The Berlin-to-Bagdad Railway and how it led to the Great War. Uitgeverij Aspekt.
40. Stellakou, V., & Karkazis, J. (1992). Evaluation of effects of infrastructure on the long-term viability of an investment, SPOUDAI, 42, 4-16.
41. Trumpener, U. (2015). Germany and the Ottoman Empire, 1914-1918 (Vol. 2206). Princeton University Press.
42. Vidakis I., Baltos G., & Balodis, J. (2017). Geopolitics of Energy versus Geoenergy of Politics, Social sciences bulletin, 2 (25), 38-55.

43. Vidakis I., & Baltos G. (2015) Security Aspects of Geoenergeia and the Significance of Energy Resources Management in International Politics. *Geopolitics of Energy*, 37 (3), Canadian Energy Research Institute.
44. Vidakis, I. G. (2016). Energy network's security in Eastern Mediterranean Sea. (Ph.D Disseration), University of the Aegean, Chios, Greece.
45. Wiedemann, M. (1911). Bagdad und Teheran: politische betrachtungen und berichte. Deutsche Orientkorrespondenz in kommission beim Deutschen kolonialverlag.
46. Woods, H. C. (1917). The Baghdad railway in the war. *Fortnightly*, 102(608), 235-246.
47. Yergin, D. (2009). *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money and Power*. New York: Free Press.