



[Научный диалог = Nauchnyi dialog = Nauchnyy dialog, 14(6), 2025]
[ISSN 2225-756X, eISSN 2227-1295]



Информация для цитирования:

Хамзин И. Р. Южно-Маньчжурская железная дорога в 1905—1911 годах / И. Р. Хамзин // Научный диалог. — 2025. — Т. 14. — № 6. — С. 555—572. — DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-6-555-572.

Khamzin, I. R. (2025). South Manchuria Railway in 1905–1911. *Nauchnyi dialog*, 14 (6): 555–572. DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-6-555-572. (In Russ.).



Web of Science™



РИНЦ



Перечень рецензируемых изданий ВАК при Минобрнауки РФ

Южно-Маньчжурская железная дорога в 1905—1911 годах

Хамзин Ильдар Рашидович

orcid.org/0000-0002-4967-0705

кандидат исторических наук, доцент,
кафедра истории России
ildar.hamzin1991@mail.ru

Уральский федеральный университет
имени первого Президента России
Б. Н. Ельцина
(Екатеринбург, Россия)

Благодарности:

Исследование выполнено за счет гранта
Российского научного фонда
№ 22-78-00050 «Система торговых
отношений России и Китая во второй
половине XIX — начале XX века»,
<https://rscf.ru/project/22-78-00050/>

South Manchuria Railway in 1905–1911

Ildar R. Khamzin

orcid.org/0000-0002-4967-0705

PhD in History, Associate Professor,
Department of Russian History
ildar.hamzin1991@mail.ru

Ural Federal University
named after the First President of Russia
B. N. Yeltsin
(Yekaterinburg, Russia)

Acknowledgments:

The research was carried out at
the expense
of the grant of the Russian Science
Foundation № 22-78-00050 “The system
of trade relations between Russia
and China in the second half
of the XIX — early XX century”,
<https://rscf.ru/project/22-78-00050/>

ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Аннотация:

Проведено исследование японской транспортно-экономической политики в Маньчжурии в 1905—1911 годах. В качестве материалов привлекаются данные Российского государственного исторического архива. Сообщается, что главным инструментом по продвижению интересов Токио в названном регионе стало проправительственное акционерное Общество Южно-Маньчжурской железной дороги, созданное в 1906 году. Рассматриваются вопросы эксплуатации Южно-Маньчжурской железной дороги, порта Дайрен, морского пароходства при Обществе Южно-Маньчжурской железной дороги в указанный хронологический период. Выполнен обзор политики по расширению транспортного сообщения японской железной дороги, созданию дополнительных рельсовых путей в виде дорог Мукден — Синьминь, Мукден — Аньдун и Чанчунь — Гирин. Уделяется внимание конкуренции Южно-Маньчжурской железной дороги с китайским портом Инкоу и грузоперевозками по реке Ляохэ, выявлены методы конкурентной борьбы. Выполнен обзор взаимоотношений Южно-Маньчжурской железной дороги с Китайско-Восточной железной дорогой и политики, направленной на сопряжение транспортного потенциала двух железных дорог в Маньчжурии. Автор приходит к выводу, что к моменту начала Синьхайской революции в Китае Япония смогла переформатировать южно-маньчжурское пространство в зону собственной экономической монополии, что стало базой для политического и военно-стратегического продвижения в будущем.

Ключевые слова:

Южно-Маньчжурская железная дорога; ЮМЖД; Маньчжурия; транспортная политика; Китайско-Восточная железная дорога.

ORIGINAL ARTICLES

Abstract:

This study investigates Japan's transport and economic policy in Manchuria during the years 1905 to 1911. Utilizing materials from the Russian State Historical Archive, it is revealed that the primary instrument for advancing Tokyo's interests in the region was the pro-government joint-stock company, the South Manchuria Railway, established in 1906. The research addresses the operations of the South Manchuria Railway, the Dairen Port, and maritime shipping conducted by the South Manchuria Railway Company during this period. An overview of Japan's policy to expand railway connectivity is provided, detailing the construction of additional rail routes, including Mukden–Xinmin, Mukden–Andong, and Changchun–Jilin. The competition between the South Manchuria Railway and the Chinese port of Yingkou, as well as cargo transportation along the Liao River, is analyzed, highlighting methods of competitive strategy. The article also reviews the relationship between the South Manchuria Railway and the Chinese Eastern Railway, focusing on policies aimed at integrating the transport capabilities of both railways in Manchuria. The author concludes that by the onset of the Xinhai Revolution in China, Japan had successfully transformed the southern Manchurian region into a zone of its economic monopoly, laying the groundwork for future political and military strategic advancements.

Key words:

South Manchuria Railway; SMR; Manchuria; transport policy; Chinese Eastern Railway.



УДК 94(510).08+625.111(47+510)“1905/1911”

DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-6-555-572

Научная специальность ВАК
5.6.1. Отечественная история
5.6.2. Всеобщая история
5.6.7. История международных
отношений и внешней политики

Южно-Маньчжурская железная дорога в 1905—1911 годах

© Хамзин И. Р., 2025

1. Введение = Introduction

В августе 1905 года Россия и Япония подписывают Портсмутский договор, который зафиксировал территориальные (раздел о. Сахалин) и политические (раздел сфер влияния в Маньчжурии и Корее) границы двух стран в Северо-Восточной Азии. Одним из базовых условий Портсмута стала передача от России к Японии южной ветки Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) от станции Куанченцзы до Порт-Артура и передача в японское управление упомянутого Порт-Артура и порта Дальнего на Квантунском полуострове. В декабре 1905 года правительство империи Цин подтвердило данную экспроприацию, что обозначало японский контроль над транспортной инфраструктурой в Южной Маньчжурии. Фактически Токио получило в свои руки универсальный инструмент для продвижения политических, экономических и социокультурных интересов на китайской территории, отыгравшись таким образом за вынужденные уступки по результатам Японо-китайской войны в 1895 году¹.

В исследовании поставлена цель провести анализ японских мероприятий, направленных на развитие торгово-транспортного сообщения в Южно-Маньчжурском регионе. Хронологические рамки определены периодом между 1905 годом — моментом подписания Портсмутского договора — и 1911 годом — временем урегулирования транспортной взаимосвязи двух главных железных дорог в Маньчжурии и одновременно концом эпохи Цин в истории Китая, что также серьезно сказалось на политике заинтересованных акторов.

¹ По условиям Симоносекского договора 1895 года Япония должна была получить территорию Ляодунского полуострова, но была вынуждена от него отказаться ввиду позиции России, Германии и Франции.

2. Материал, методы, обзор = Material, Methods, Review

Исследование базируется на материалах фонда 560 «Общая канцелярия министра финансов» из собрания Российского государственного исторического архива. Для анализа привлечены дела 344 и 345 описи 28 названного фонда. Здесь содержится подробная характеристика японской транспортно-экономической политики в Маньчжурии в первые несколько лет после войны с Российской империей. Источники представлены докладными записками, телеграммами, письмами и прочим подобного рода официальным нарративом политических, дипломатических и военных представителей России. В отечественной литературе использовались некоторые документы из названных собраний, но углубленный анализ данного материала не был произведен ранее.

Методологической основой анализа выступает системный метод. В данном случае мы изучаем деятельность Южно-Маньчжурской железной дороги (ЮМЖД) в контексте общей транспортной политики Японии в Северо-Восточном Китае в указанное время. Следуя таким путем, исследование не ограничивается анализом эксплуатации железной дороги, а рассматривает в том числе деятельность порта Дайрен, морского пароходства при Обществе ЮМЖД, строительство дополнительных линий от магистрального рельсового пути. Это позволяет увидеть ЮМЖД как системный и объемный инфраструктурный проект.

Заметим, что в мировой научной литературе ранние этапы истории Южно-Маньчжурской железной дороги затрагивались неоднократно. Можно привести список из нескольких англоязычных работ, где история данной линии изучалась весьма подробно [Economic history of Manchuria ..., 1920; Manchuria — land of opportunities ..., 1924; Kinney, 1927; Yoshida, 2001; Manchurian railways ..., 2010]. Закономерно, что вопрос о транспортной политике Японии в Маньчжурии поднимался в китайязычных исследованиях, особенно в работах, посвященных истории железнодорожного строительства на территории Китая [Чжан, 1995; История строительства ..., 2003; Инь, 2005; Ли, 2005]. Присутствуют и японские труды [Краткая история ..., 1927; Идзава, 1942]. Вместе с тем в отечественной историографии рассматриваемый вопрос изучен скупо. Проблема международных отношений в Маньчжурии после Русско-японской войны 1904—1905 годов рассматривалась в ряде работ [Аварин, 1934; Международные отношения на Дальнем Востоке ..., 1973], но акцент на транспортной составляющей можно найти только в трудах А. Я. Канторовича и Б. С. Жигалова, хотя названные авторы изучали скорее общий процесс, не выделяя ЮМЖД в качестве основного объекта [Канторович, 1926; Жигалов, 1966]. В последнее время можно отметить

появление ряда публикаций, затрагивающих различные проблемы японской политики в Маньчжурии, но ее экономическая составляющая отнесена политической или социокультурной сферами [Досовицкая, 2014; Молодяков, 2016; Чэнь, 2017]. Данная статья на основе оригинальных архивных материалов призвана углубить историю ЮМЖД в отрезок времени от Портсмутского мира до начала Синьхайской революции в Китае, что можно считать за первый этап в истории данного проекта.

3. Результаты и обсуждение = Results and Discussion

3.1. Организация Общества ЮМЖД

Первым в послевоенной Маньчжурии стал вопрос о разделе ранее единой КВЖД. Согласно VI-й статье Портсмутского мирного договора: «Российское Императорское Правительство обязуется уступить Императорскому Японскому Правительству, без вознаграждения, с согласия Китайского Правительства, железную дорогу между Чан-чунь (Куан-чен-цзы) и Порт-Артуром и все её разветвления со всеми принадлежащими ей правами, привилегиями и имуществом в этой местности, а также все каменноугольные копи в названной местности, принадлежащие означенной железной дороге или разрабатываемые в ее пользу» [Сборник документов ..., 1922, с. 56]. Но уже во второй половине 1905 года указанная формулировка вызвала разногласия. Российская сторона отстаивала позицию, что в договоре речь шла не о станции Куанченцзы, а о городе Куанченцзы (Чанчунь), расположенном южнее. Япония настаивала на разделе станции, но в итоге вопрос был решен в русскую пользу, японская сторона обязалась построить собственную станцию Чанчунь напротив станции Куанченцзы [РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 326, л. 82]. В результате Российская империя от всех своих грандиозных транспортных амбиций предшествующего периода оставила себе магистральную линию КВЖД Чита — Владивосток (станция Маньчжурия — станция Пограничная) и короткий рельсовый путь от Харбина до Куанченцзы. Соответственно, Япония получила линию от станции Чанчунь до Порт-Артура и Дальнего. Кроме того, южная часть КВЖД еще при российском управлении обросла несколькими дополнительными ветками, соединяющими магистраль с яньтайскими и фушуньскими копиями и портом Инкоу [Economic history of Manchuria ..., 1920, p. 75]. Наконец, во время войны в Маньчжурии, японские военные проложили рельсовые пути от порта Аньдун до Мукдена и от Мукдена к городу Синьминь. Именно такого рода «наследство» Токио предстояло осмыслить и организовывать под собственные интересы в ближайшем будущем.

Первый шаг в этом направлении не заставил себя ждать. 7 июня 1906 года согласно указу императора Муцухито образовывалось акционер-

ное Общество Южно-Маньчжурской железной дороги. Капитал компании составил 200 млн йен, разделенных на миллион акций по 200 йен каждая, под 6 %-е дивиденды [РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 345, л. 16.].

Несмотря на то, что ранние японские авторы имели желание провести аналогии между Обществом ЮМЖД и английской Ост-Индской компанией [Economic history of Manchuri ..., 1920, p. 92], сейчас не оставляет сомнений то, что в качестве образца для организации было выбрано Общество КВЖД. Это был вполне логичный и рациональный шаг, поскольку последнее представляло собой универсальный пример совмещения государственно-политических, геоэкономических и колонизационных интересов и методов в рамках одной структуры. В то же время в японском варианте правительственный контроль был выражен более явно. В состав правления Общества вошла практически вся политическая элита Японии, в том числе из парламентской, дипломатической и военной сфер [РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 344, л. 94 об.]. Есть упоминание, что возглавивший Общество ЮМЖД Гото Симпэй первоначально отказывался от этой должности ввиду жесточайшего контроля со стороны Токио [Молодяков, 2006].

10 августа 1906 года была утверждена Программа Общества ЮМЖД, где отразились основные направления транспортно-экономической политики в Южной Маньчжурии: эксплуатация железной дороги, эксплуатация угольных копей, создание и эксплуатация морского пароходства, руководство товароснабжением Маньчжурии, производство торговых операций [РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 344, л. 74 об.—75]. Вполне понятной выглядит заинтересованность в работе железнодорожной линии и требуемого для этого снабжения углем. Создание морского пароходства как части предприятия железной дороги было скопировано с первичной организации Общества КВЖД, обладающего собственными морскими судами (увы, уничтоженными в годы Русско-японской войны) [Асада, 2009]. Более вызывающе выглядели пункты 4 и 5: здесь Япония планировала создать учет всех входящих в Маньчжурию иностранных товаров и организовать вдоль дороги складские помещения для собственных товаров с целью беспрепятственного снабжения рынка японской продукцией [РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 344, л. 75]. По своей сути такая деятельность представляла собой план монополизации рынка Маньчжурии с игнорированием так называемого права «открытых дверей» и с опорой на транспортную инфраструктуру.

Реализация намеченных планов стала осуществляться уже с 1906 года. К началу августа 1906 года последний участок южной ветки КВЖД был передан Японии, которая незамедлительно изменила ширину колеи на собственную в 3 ½ фута и открыла движение до Куанченцзы. Российские источники сообщали, что за 1906 год по дороге ежедневно проезжало до

10 381 пассажиров, перевозилось до 6 707 тонн товаров [РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 345, л. 153 об.]. Эти темпы в последующие годы наращивались, к весне 1908 года подвижный состав дороги вырос до 200 паровозов, 80 пассажирских вагонов и 2200 платформ [РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 345, л. 54]. За 1908 год дорога показала еще более высокую эффективность, с 1 марта по 1 сентября ЮМЖД дала доход, сопоставимый с доходом за весь 1907 год (771 783 млн. йен) [РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 345, л. 106].

Развитие экспортно-импортных связей ЮМЖД было определено в первую очередь тесной взаимосвязью рельсового пути с портовой инфраструктурой и морским судоходством. Бывший русский порт Дальний, ныне японский Дайрен, стал главным выходом железной дороги в море. Необходимо подчеркнуть, что основную работу по устройству портовой гавани и самого города в течение 1898—1903 годов проделала Россия, тогда как Япония продолжила курс развития инфраструктуры. Были произведены дополнительные работы по углублению гавани, добавлены новые волнорезы, расширена пристань и т. д. [Kinney, 1927, p. 24—26]. Важным шагом стало введение, а по сути, возвращение в Дайрен режима порто-франко, впервые учрежденного на Квантунском полуострове С. Ю. Витте в 1898 году, но прерванного во время войны [РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 344, л. 39]. Таким образом, морской порт получил хороший импульс для развития. Еще одним шагом в этом направлении стала организация морского пароходства Общества ЮМЖД, хотя здесь прогресс шел значительно медленнее. В 1908 году действовала только линия Дайрен — Шанхай, обслуживаемая всего одним пароходом Общества [РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 344, л. 78 об.]. С другой стороны, в самом Дайрене присутствие японских судоходных предприятий было доминирующим, так как Общество в 1908 году успело заключить контракт с компанией Nippon Yusen Kaisha, которая еще в 1901 году была лидером среди иностранных флагов в гавани Дальнего [Economic history of Manchuria ..., 1920, p. 104].

3.2. Региональная транспортная конкуренция и проекты расширения дороги

Помимо капиталовложений в реконструкцию железной дороги, порта и судоходства успех Общества ЮМЖД зависел от грамотной политики в деле привлечения маньчжурских грузов на собственную транспортную систему. В данном случае основными конкурентами выступали сразу несколько региональных грузоперевозчиков: в меньшей степени КВЖД, в большей — город-порт Инкоу и южно-маньчжурская река Ляохэ.

Как ни странно, но конкуренция с Китайско-Восточной железной дорогой в период 1906—1911 годов хотя и имела место быть, но не была столь выраженной, как конкуренция в южной части региона. Россия и Япония, разделив политические сферы влияния в Маньчжурии, вместе с тем

разделили и геоэкономическое влияние. Провинция Хэйлунцзян традиционно специализировалась на выращивании зерновых, которые и стали главным грузом для КВЖД и Владивостока. Главным товаром южной части Маньчжурии являлись соевые бобы, которые с конца XIX века экспортировались на внешние рынки через порт Инкоу, куда в свою очередь доставлялись по реке Ляохэ. В 1901 году российские источники описывали острую конкуренцию для Дальнего и Порт-Артура со стороны Инкоу и реки Ляохэ, речь шла даже о том, чтобы интегрировать эти транспортные пути в систему сообщения КВЖД [РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 931, л. 90]. Сменившая Россию Япония столкнулась с аналогичной проблемой.

Порт Инкоу, также известный в это время под названием Нючжуан, был первым морским портом, открытым на территории Маньчжурии. Он же стал главной точкой притяжения иностранных грузов в регион и выхода маньчжурских товаров на внешний рынок [Покотилов, 1895, с. 1—9]. Появление Дальнего, затем Дайрена заметно сказалось на товарообороте китайского порта, но благодаря наработанной в течение многих лет практики Инкоу продолжал удерживать свои позиции. Дополнительные коррективы вносил факт сопряжения Инкоу с ЮМЖД: ветка Дашицзяо — Инкоу была выстроена еще Обществом КВЖД, и, таким образом, железная дорога сама являлась поставщиком грузов в китайский порт. В такой ситуации, чтобы переориентировать грузопоток в Дайрен, японская администрация снижала железнодорожные тарифы, а также использовала систему льготных тарифов для отправителей японской национальности [РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 344, л. 103 об.]. Известны и куда менее лицеприятные методы: к примеру, из вагонов выбрасывались грузы, предназначенные для Инкоу, в самом порту фактически беспричинно вводился карантин (после войны порт был под частичным японским управлением) и т. д. [РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 344, л. 203, 225] Как бы ни были противоречивы подобные меры, они принесли результаты: к 1910 году Дайрен опередил Нючжуан по вывозу маньчжурской сои на внешний рынок в соотношении 35 636 пудов против 25 488 пудов [РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 1084, л. 188.].

Река Ляохэ была непосредственно связана с торговлей Инкоу, представляя собой естественную транспортную артерию для ввоза и вывоза товаров в южно-маньчжурском регионе. Географическое расположение Ляохэ определило ее конкуренцию с ЮМЖД и Дайреном: среднее течение реки проходило фактически параллельно с рельсовым путем, поэтому те грузы, которые потенциально могли перейти на железную дорогу для доставки в Инкоу или Дайрен, значительной частью отправлялись в Инкоу речным путем. Нарботанные социальные связи между китайским купечеством и местным джоночным промыслом усиливали позиции водной

артерии [Yoshida, 2001, p. 127—129]. Обществу ЮМЖД в данном случае приходилось снова прибегать к снижению тарифов, хотя применялись и более агрессивные способы рыночной борьбы. Известно, что в 1907 году японцы выкупили большую часть джонок, работающих на Ляохэ, тем самым способствуя привлечению грузов на железнодорожный путь [РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 344, л. 195 об. — 196].

Помимо речной торговли и морского порта тесная кооперация осуществлялась между ЮМЖД и Северной Китайской железной дорогой, также известной как Шаньхайгуаньская линия, или железная дорога Пекин — Мукден. Строительство этого рельсового пути проводилось Китаем при поддержке английских финансистов и инженеров, к 1904 году дорога была доведена до города Синьминь [Канторович, 1926, с. 24]. Во время Русско-японской войны японцы соединили Мукден с Синьминем однопутной дорогой шириной в 3 ½ фута, тем самым создав прямое сообщение столицы Китая с южной веткой КВЖД (Мукден располагался на линии). В начале 1907 года Пекин поднял вопрос о выкупе отрезка Синьминь — Мукден, и в апреле того же года было подписано китайско-японское соглашение о передаче названного пути [РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 344, л. 207]. Через год Токио предоставил Китаю заем на переоборудование купленного отрезка на общепринятую китайскую колею в 4 фута 8 ½ дюйма [Treaties and agreements between China and Japan ..., 1932, p. 35—37]. С учетом того, что параллельно шла перекладка ЮМЖД на китайскую колею, Япония смогла интегрировать собственную железную дорогу в систему железнодорожного сообщения империи Цин.

Второй вектор железнодорожного расширения ЮМЖД был направлен на юго-восток. Во время войны Мукден был также соединен однопутным путем с портом Аньдун — гаванью в устье реки Ялуцзян, на границе с Кореей. В 5-й статье японо-китайского соглашения о Маньчжурии (декабрь 1905 года) устанавливалось, что в течение ближайших двух лет дорога должна быть переоборудована на китайскую колею, после чего линия передается в аренду Японии на 15 лет [Сборник документов ..., 1922, с. 65]. Однако из-за различных проволочек со стороны Китая вопрос о перешивке Мукден-Аньдунской железной дороги был решен только к августу 1909 года. Сама дорога с китайской колеей была введена в эксплуатацию в ноябре 1911 года [РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 345, л. 225].

Наконец, третье расширение ЮМЖД предполагало строительство линии Гиричунь — Чанчунь. Строительство этой линии в качестве продолжения пути от Синьминя в провинцию Гиричунь проектировалось Пекином еще до появления южной ветки КВЖД и рассматривалось как совместное китайско-японское предприятие. В октябре 1908 года Токио и Пекин подписали кон-

тракт на предоставление Обществом КВЖД займа китайскому правительству для строительства названной дороги [Treaties and agreements between China and Japan ..., 1932, p. 35—37]. Здесь можно отметить, что китайские интересы помимо общего положительного отношения к развитию железнодорожной системы на национальной территории были также связаны с политикой колонизации маньчжурского региона, которая требовала большей мобильности для перевозки подданных из внутренних провинций империи в ее северо-восточные окраины. Японские интересы носили более выраженный военно-стратегический и колониальный характер: предполагалось, что железная дорога будет продолжена от Гирина к границам Кореи для соединения с корейской транспортной системой [РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 345, л. 210]. Таким образом, Токио получал возможность интегрировать свои сферы влияния на Корейском полуострове и в Южной Маньчжурии, создать дополнительную питательную ветку для ЮМЖД и выстроить сплошной рельсовый путь, идущий фактически параллельно КВЖД.

Отношения Японии с Россией и Обществом КВЖД в Маньчжурии можно назвать краеугольным камнем всей японской политики рассматриваемого периода. Несмотря на то, что у ЮМЖД с КВЖД не было такой жесткой конкуренции, как с Инкоу и Ляохэ, общий характер отношений двух железных дорог долгое время было соперничающим. 31 мая 1907 года была подписана российско-японская «Временная конвенция о соединении русских и японских железнодорожных линий в Маньчжурии», которая зафиксировала систему грузообмена между станциями Чанчунь и Куанченцзы [Молодяков, 2006]. Далее оба Общества занялись переоборудованием инфраструктуры на собственных территориях (в частности, Общество КВЖД — развитием портового потенциала Владивостока), а также тарифной конкуренцией. В то время, когда Общество ЮМЖД вводило льготные тарифы для перевозки южно-маньчжурских товаров в Дайрен, Общество КВЖД делало то же самое для привлечения грузов от участка Куанченцзы — Харбин на Владивосток [Очерк коммерческой деятельности ..., 1912, с. 13—18]. Но постепенно эта политика становилась убыточной для обоих предприятий [Yoshida, 2001, p. 130]. Особенно от низких тарифов страдала российская дорога: вплоть до 1910 года эксплуатация КВЖД приносила ежегодный убыток [Штейнфельд, 1910, с. 56]. Кроме того, в 1909—1910 годах Россия и Япония столкнулись с новым конкурентом в Маньчжурии в лице США, которые, опираясь на поддержку Китая, предложили собственные транспортные проекты в регионе.

3.3. ЮМЖД и американские интересы в Маньчжурии

В конце 1909 года госсекретарь США Филандер Нокс выдвинул предложение о выкупе существующих в Маньчжурии железнодорожных ли-

ний. Идея заключалась в том, чтобы создать международный банковский синдикат, который приобретет КВЖД у России и ЮМЖД у Японии и впоследствии по факту взносов китайского правительства передаст их под управление Пекина [Международные отношения ..., 1973, с. 255—257]. Под внешним великодушием американского предложения скрывалась вполне прагматичная задача нейтрализовать российское и японское влияние в регионе, опираясь на поддержку маньчжурского двора. Последний в данном случае был заинтересованным лицом, так как Вашингтон давал единственный на текущий момент вариант вернуть Северо-Восточный Китай под китайский контроль. Сами же американцы еще с конца XIX века искали возможность утвердить собственный капитал в Маньчжурии. В 1895 году представители American China Development Company предлагали посланнику России в Китае А. П. Кассини помощь в организации транспортного сообщения в Маньчжурии, но получили отказ ввиду российского курса на монополизацию транспортного сообщения в Маньчжурии в это время [РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 18, л. 139]. Аналогичная ситуация произошла в сентябре 1905 года, когда американский железнодорожный магнат Э. Гарриман прибыл в Токио с предложением совместной японо-американской эксплуатации тогда еще южной ветки КВЖД [Бродский, 1968, с. 7—8]. Но Японии уже было ясно, что южно-маньчжурский регион в ближайшей перспективе станет ее монопольной сферой влияния и никакой необходимости пускать туда иной иностранный капитал не было.

Содержание американских интересов в Маньчжурии было многосоставным. Здесь необходимо иметь в виду: 1) сильные позиции товаров США на местном рынке (особенно техасского керосина), что потенциально влекло за собой интерес к расширению торгового влияния в условиях конкуренции с японскими товарами, 2) мечты Э. Гарримана о создании единой подконтрольной Америке транзитной системы планетарного масштаба (Трансконтинентальная северо-американская железная дорога — тихоокеанское судоходство — железнодорожная система Маньчжурии — Транссиб — европейский рынок — атлантическое судоходство — Трансконтинентальная северо-американская железная дорога), 3) давние американские интересы к экономическому влиянию на Дальнем Востоке и Восточной Сибири, 4) общий американский интерес к капиталовложениям в Китае (так называемая «дипломатия доллара») [Бродский, 1968, с. 12—14; Международные отношения ..., 1973, с. 252—255]. Этот список можно было бы продолжить, но перечисленное в целом объясняет мотивы так называемого «плана Нокса». Однако эта инициатива, отдающая даже неким налетом наивности, предсказуемо провалилась, так как Санкт-Петербург и Токио выступили единым фронтом и заставили Пекин отклонить американское предложение.

На этом американское наступление не закончилось. Вскоре выяснилось, что предложение США предполагает «план Б», а именно строительство на территории Маньчжурии очередной сквозной магистрали на основе американских инвестиций по направлению порт Цзиньчжоу — город Айгунь [Международные отношения ..., 1973, с. 255]. Эта дорога должна была стать четвертой транзитной железной дорогой в регионе (после КВЖД, ЮМЖД и китайской линии Пекин — Мукден), связав южную и северную его части непрерывным рельсовым путем. Сам этот план нельзя назвать универсальным, Цзиньчжоу давно фигурировал в маньчжурском геоэкономическом нарративе как крупный и перспективный порт, способный бороться за объем товарооборота с Инкоу и Дайреном. Железная дорога Пекин — Мукден, в частности, имела рельсовое соединение с Цзиньчжоу, и, кроме того, в довоенное время обсуждались различные варианты о рельсовом пути от Цзиньчжоу или Инкоу с северным вектором [РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 46, л. 112—134; РГИА, ф. 323, оп. 1, д. 1195, л. 156]. Однако такие инициативы жестко обрывались сначала российской стороной, а после японской, так как дорога, параллельная южной ветке КВЖД / ЮМЖД, автоматически становилась ее конкурентом. В данном же случае речь шла о новом трансманьчжурском проекте, который своими контурами как бы «перечеркивал» КВЖД, пересекая ее ориентировочно в районе станции Цицикар.

Закономерно, что в России в американском проекте сразу же увидели угрозу и в ближайшей к тому моменту перспективе дипломатические усилия были направлены на его предотвращение. Интересно, что Япония в данном случае заняла нейтральную позицию, посчитав, что непосредственно для ее интересов в Маньчжурии проект Цзиньчжоу — Агунь угрозы не представляет, в том числе выдвинув условие о соединении проектируемого пути с ЮМЖД в районе городе Телин [РГИА, ф. 323, оп. 1, д. 716, л. 108]. Впрочем, не исключено, что Токио просто решило не вмешиваться в российский демарш, считая, что Санкт-Петербург может добиться победы самостоятельно, что в итоге и произошло: уже в начале 1911 года американская железнодорожная инициатива исчезла с повестки дня.

3.4. Транспортное сопряжение

Обстоятельства обоюдно невыгодной конкуренции ЮМЖД и КВЖД в условиях появления третьих иностранных игроков в Маньчжурии сподвигли Санкт-Петербург и Токио к сближению и поиску компромиссов. В марте 1909 года в Санкт-Петербурге состоялась русско-японская конференция, которая определила порядок прямого сообщения между КВЖД и ЮМЖД на основе согласования тарифных ставок. Всего было выделено три направления:

1) *сообщение КВЖД — японские порты через Владивосток и Дайрен*, предполагавшее отправку хлеба в зерне, бобов, жмыхов, муки, отрубей, масла растительного, спирта и водки;

2) *сообщение КВЖД — ЮМЖД*, предполагавшее экспорт с российской линии на японскую леса, муки, водки, спирта и коровьего масла;

3) *сообщение ЮМЖД — КВЖД*, предполагавшее экспорт с японской линии на российскую угля, цемента, фруктов и овощей [РГИА, ф. 323, оп. 1, д. 624, л. 179 об — 181].

Для перечисленных направлений была разработана своя тарификация для каждого товара в отдельности, причем расчет делался на основе российской 32-классовой системы. Общая задача сводилась к тому, чтобы уравнивать оба направления между собой. Для этого выбирались своеобразные станции отсчета, расстояние от которых до портов (Владивосток и Дайрен) было приблизительно одинаковым. Для хлебных грузов таковой выступала станция Таолайчжао:

Таолайчжао — Владивосток — Цуруга = 25, 66 коп. с пуда;

Таолайчжао — Дайрен — Кобе = 25, 24 коп. с пуда.

Для бобов и жмыхов станцией отсчета была выбрана станция Бухай:

Бухай — Владивосток — Цуруга = 22,86 коп. с пуда;

Бухай — Дайрен — Кобе = 22,24 коп. с пуда [РГИА, ф. 323, оп. 1, д. 624, л. 181].

Меньшее расстояние дало Дайрену некоторое преимущество перед Владивостоком, но эта проблема решалась понижением платы за перегрузку зерна с вагонов на пароходы в пристани Эгершельд, что уравнивало ситуацию [РГИА, ф. 323, оп. 1, д. 624, л. 181 об.]. С целью уравнивания накладных расходов по двум направлениям вводилась плата в 0,25 коп. с пуда за перевозку груза между Куанченцзы и Чанчунем в пользу дороги-оператора и плата в 1 коп. с пуда за перегрузку с широкой на узкую колею в пользу дороги-оператора. Помимо этого были также согласованы единицы измерения (принята весовая метрическая система, применяемая в сообщении России с Западной Европой), паритет валют (100 руб. = 103,5 йен, 100 йен = 96,62 руб.), язык документации (с русской стороны — русский, с японской — английский) [РГИА, ф. 323, оп. 1, д. 624, л. 181 об. — 182 об.].

Таким образом, две железные дороги сделали серьезный шаг к интеграции транспортного сообщения в Маньчжурии. Можно сказать, что некогда единая система КВЖД была воссоздана, но в рамках управления не одной, а двумя компаниями. Продолжением транспортно-логистического сближения стало политическое: 21 июня 1910 года Россия и Япония подписали новый договор, секретная часть которого зафиксировала окончательный раздел сфер влияния в Маньчжурии [Международные отношения ..., 1973, с. 258—260].

4. Заключение = Conclusion

Проведенный обзор японской транспортной политики в Маньчжурии показал, что в первые несколько лет после подписания Портсмутского мира Токио смогло реорганизовать экономическое пространство южной части Северо-Восточного Китая под свои нужды и интересы. Общество ЮМЖД в этом процессе играло ключевую роль, поскольку объединяло в себе сразу несколько направлений экономической деятельности, такие как эксплуатация железной дороги, морского порта, морского судоходства, угольных копей, тарифная политика, снабжение Китая товаром и вывоз маньчжурских товаров на внешний рынок. По сути, оно представляло собой комбинированный, системный инфраструктурный проект, в задачи которого входила не просто торгово-экономическая монополизация региона, но и вытекающее из этого геополитическое и военно-стратегическое укрепление японских позиций. Симптоматично, что к 1910 году вопрос о статусе Кореи был окончательно закрыт в пользу Токио, страна стала японской колонией. Одновременно вся прилегающая к Корее маньчжурская часть уже застраивалась прояпонскими железными дорогами, и этот факт на корню купировал русские или китайские намерения о военном реванше. В конечном счете китайское правительство стало сотрудничать с Японией в деле строительства железнодорожных линий на территории Маньчжурии, и тем же путем пошел Санкт-Петербург.

Нельзя не отметить, что Общество ЮМЖД формировалось как аналог и одновременно антипод Общества КВЖД. В организации японской инфраструктуры было воспроизведено фактически все, что составляло российское предприятие до 1905 года: железная дорога в тесной кооперации с морским портом и судоходством на основе обеспечения местными ресурсами (уголь и лес) и товарами. С другой стороны, задача предприятия состояла также в том, чтобы побороть Китайско-Восточную железную дорогу как конкурирующего транспортного оператора в регионе. Подобная конкуренция для ЮМЖД была успешной в случае с портом Инкоу и рекой Ляохэ, но КВЖД все же смогла отстаивать свои интересы. В итоге оба предприятия нашли компромисс и организовали прямое транспортное взаимодействие на основе тарифной договоренности.

Таким образом, мы предлагаем рассматривать период 1905—1911 годов как первый опыт и первый этап в истории Южно-Маньчжурской железной дороги. Портсмутский договор создал основные направления и рамки для японских транспортных интересов, которые стали реализовываться в ближайшие за подписанием соглашения годы. К 1911 году в результате успешной логистической и тарифной политики ЮМЖД стала главным перевозчиком товаров и пассажиров в Южной Маньчжурии, определив свои

отношения с китайской и российской инфраструктурой и успешно преодолев американское давление. Начало и результаты Синьхайской революции в Китае способствовали дальнейшему продвижению японских транспортных интересов, база для которых уже была выстроена.

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

The author declares no conflicts of interests.

Источники и принятые сокращения

1. РГИА — *Российский государственный исторический архив*. Ф. 560. Оп. 28. Д. 18 ; Ф. 560. Оп. 28. Д. 46 ; Ф. 560. Оп. 28. Д. 326 ; Ф. 560. Оп. 28. Д. 344 ; Ф. 560. Оп. 28. Д. 345 ; Ф. 323. Оп. 1. Д. 624 ; Ф. 323. Оп. 1. Д. 716 ; Ф. 323. Оп. 1. Д. 1195.

Литература

1. *Аварин В.* Империализм в Маньчжурии / В. Аварин. — Москва, Ленинград : Государственное социально-экономическое издательство, 1934. — Т. 1. — 416 с.

2. *Асада Масафуми.* Разгром морского пароходства Общества КВЖД : еще одна трагедия в Русско-японской войне / Асада Масафуми // Тихоокеанская Россия и страны АТР в изменяющемся мире. — Владивосток : Дальнаука, 2009. — С. 225—235. — ISBN 978-5-8044-1013-2.

3. *Бродский Р. М.* Дальневосточная политика США накануне Первой мировой войны / Р. М. Бродский. — Москва : Наука, 1968. — 246 с.

4. *Досовицкая В. В.* Маньчжурский вектор внешней политики Японии накануне и в период первой мировой войны / В. В. Досовицкая // Проблемы востоковедения. — 2021. — № 4. — С. 28—33.

5. *Жигалов Б. С.* Железные дороги и борьба империалистических держав за господство в Северо-Восточном Китае в 1905—1914 гг. : диссертация ... кандидата исторических наук : 07.00.00 / Б. С. Жигалов. — Томск, 1965. — 319 с.

6. *Идзава Митио.* Обзор транспорта Маньчжурии / Идзава Митио. — Токио : Тюо Коронся, 1942. — 96 с. (伊澤道雄. 満洲交通の展望 / 伊澤道雄. — 東京: 中央公論社, 1942. — 96 ページ.).

7. *Инь Тье.* Исследования железных дорог и социальных изменений в конце династии Цин / Инь Тье. — Пекин : Economic Science Press, 2005. — 365 с. (尹铁. 晚清铁路与晚清社会变迁研究. / 尹铁. — 北京: 经济科学出版社, 2005. 365 页.).

8. *История строительства железных дорог в Китае.* — Пекин : Издательство Китайских железных дорог, 2003. — 847 с. (中国铁道建设史. — 北京: 中国铁道出版社, 2003. — 847 页.).

9. *Канторович А. Я.* Иностранный капитал и железные дороги Китая / А. Я. Канторович. — Москва, Ленинград : Плановое хозяйство, 1926. — 221 с.

10. *Китайские порты, имеющие значение для русской торговли на Дальнем Востоке.* Текст / сост. Д. Д. Покотиловым ; под ред. Д. Ф. Кобеко и П. М. Романова. — Санкт-Петербург : М-во финансов, 1895. — Ч. 1. — 158 с.

11. *Краткая история Южно-Маньчжурской железнодорожной компании за последние 20 лет.* — Дайрен : Южно-Маньчжурская железнодорожная компания, 1927. — 365 с. (南滿洲鐵道株式會社二十年略史. — 大連: 南滿洲鐵道株式會社, 1927. — 365 ページ.).

12. *Ли Вэньяо*. О реформе железных дорог Китая : железные дороги и развитие китайского общества и экономики в XIX и XX веках / Ли Вэньяо. — Пекин : Издательство железных дорог Китая, 2005. — 261 с. (李文耀. 中国铁路变革论 19、20世纪铁路与中国社会、经济的发展 / 李文耀. — 北京 : 中国铁道出版社, 2005. — 261 页.).

13. *Международные отношения на Дальнем Востоке*. — Москва : Мысль, 1973. — 324 с.

14. *Молодяков В. Э*. Гото Симпэй и колониальная политика Японии. Часть вторая : Южно-Маньчжурская железная дорога и русско-японские отношения, 1906—1908 гг. / В. Э. Молодяков // Ежегодник Японии. — 2006. — Т. 35. — С. 214—229.

15. *Очерк коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 15 лет существования Общества*. Составлен Коммерческим Отделом Правления. — Санкт-Петербург : Типография А. Смолинский, 1912. — 76 с.

16. *Сборник документов, относящихся к Китайской Восточной железной дороге*. — Харбин : Канцелярия правления Общества Китайской Восточной ж. д., 1922. — 313 с.

17. *Чжан Шоучжэнь*. Политика открытия железных дорог в трех северо-восточных провинциях во времена династии Цин (1905—1911) / Чжан Шоучжэнь. — Гаосюн : издательство Kaohsiung Fuwen, 1995. — 285 с. (张守真. 清季东三省的铁路开放政策 (1905-1911) / 张守真. — 高雄市: 高雄高雄复文图书出版社, 1995. — 285 页.).

18. *Чэнь Бин*. Особенности исторического развития города Чанчунь : культурные взаимовлияния в архитектуре конца XIX — первой половины XX в. / Чэнь Бин // Вестник Санкт-Петербургского университета. Востоковедение и африканистика. — 2017. — № 3 (9). — С. 255—265.

18. *Штейнфельд Н. П.* Русское дело в Маньчжурии : с XVII в. до наших дней / Н. П. Штейнфельд. — Харбин : Рус.-кит.-монгол. тип. газ. “Юань-дун-бао”, 1910. — 208 с.

19. *Economic history of Manchuria*. — Seoul : Chosen, 1920. — 298 p.

20. *Kinney H.* Manchuria and South Manchuria railway company / H. Kinney. — Dairen : [b. i.], 1927. — 57 p.

21. *Manchuria — land of opportunities*. — New York : South Manchuria railway company, 1924. — 93 p.

22. *Manchurian railways and the opening of China : An International History*. — New York : Routledge, 2010. — 235 p.

23. *Sun C. Kungtu*. The economic development of Manchuria in the first half of the twentieth century / Sun C. Kungtu. — Cambridge : East Asian Research Center, Harvard University, 1969. — 121 p.

24. *Treaties and agreements between China and Japan concerning the railways of the three eastern provinces*. — Nanking : Wha Tung printing Co, 1932. — 254 p.

25. *Yoshida Tak Matsusaka*. The making of Japanese Manchuria, 1904—1932. / Yoshida Tak Matsusaka. — Cambridge : Harvard University Asia Center, 2001. — 522 p. — ISBN 9780674003699.

*Статья поступила в редакцию 31.03.2025,
одобрена после рецензирования 12.07.2025,
подготовлена к публикации 31.07.2025.*

Material resources

RGIA — Russian State Historical Archive. (In Russ.).

References

- A brief history of the South Manchurian Railway Company over the past 20 years.* (1927). Dairen: South Manchurian Railway Company. 365 p. (In Chin.).
- An outline of the commercial activities of the Chinese Eastern Railway over the 15 years of the Company's existence. Compiled By the Commercial Department of The Board.* (1912). Saint Petersburg: A. Smolinsky Printing House. 76 p. (In Russ.).
- Asada Masafumi. (2009). The defeat of the CER Shipping Company: another tragedy in the Russian-Japanese War. In: *Pacific Russia and the countries of the Asia-Pacific region in a changing world*. Vladivostok: Dalnauka Publ. 225—235. ISBN 978-5-8044-1013-2. (In Russ.).
- Avarin, V. (1934). *Imperialism in Manchuria, I*. Moscow, Leningrad: State Socio-economic Publishing House. 416 p. (In Russ.).
- Brodsky, R. M. (1968). *Far Eastern policy of the USA on the eve of the First World War*. Moscow: Nauka Publ. 246 p. (In Russ.).
- Chen Bing. (2017). Features of the historical development of Changchun: cultural interactions in architecture of the late 19th — first half of the 20th century. *Bulletin of St. Petersburg University. Oriental and African studies*, 3 (9): 255—265. (In Russ.).
- Collection of documents related to the Chinese Eastern Railway.* (1922). Harbin: Office of the Board of the Society of Chinese Oriental Railway. 313 p. (In Russ.).
- Dosovitskaya, V. V. (2021). The Manchurian vector of Japan's foreign policy on the eve and during the First World War. *Problems of Oriental Studies*, 4: 28—33. (In Russ.).
- Economic history of Manchuria.* (1920). Seoul: Chosen. 298 p.
- International relations in the Far East.* (1973). Moscow: Mysl Publ. 324 p. (In Russ.).
- Izawa Michio. (1942). *Overview of Manchurian transport*. Tokyo: Chuo Koronsia. 96 p. (In Chin.).
- Kantorovich, A. Ya. (1926). *Foreign capital and railways of China*. Moscow, Leningrad: Planned Economy. 221 p. (In Russ.).
- Kinney, H. (1927). *Manchuria and South Manchuria railway company*. Dairen: [b. i.]. 57 p.
- Kobeko, D. F., Romanov, P. M. (eds.). (1895). *Chinese ports of importance for Russian trade in the Far East. Text, I*. St. Petersburg: Moscow Institute of Finance. 158 p. (In Russ.).
- Li Wenyao. (2005). *On the Reform of China's Railways: Railways and the Development of Chinese Society and Economy in the 19th and 20th Centuries*. Beijing: Publishing house of Railways of China. 261 p. (In Chin.).
- Manchuria — land of opportunities.* (1924). New York: South Manchuria railway company. 93 p.
- Manchurian railways and the opening of China: An International History.* (2010). New York: Routledge. 235 p.
- Molodyakov, V. E. (2006). Goto Simpei and the colonial policy of Japan. Part Two: The South Manchurian Railway and Russian-Japanese relations, 1906—1908. *Yearbook of Japan*, 35: 214—229. (In Russ.).
- Steinfeld, N. P. (1910). *The Russian case in Manchuria: from the 17th century to the present day*. Harbin: Rus.-kit.- Mongol. type. gas. “Yuan-tung-bao”. 208 p. (In Russ.).
- Sun, C. Kungtu. (1969). *The economic development of Manchuria in the first half of the twentieth century*. Cambridge: East Asian Research Center, Harvard University. 121 p.
- The history of railway construction in China.* (2003). Beijing: Chinese Railways Publishing House. 847 p. (In Chin.).
- Treaties and agreements between China and Japan concerning the railways of the three eastern provinces.* (1932). Nanking: Wha Tung printing Co. 254 p.



- Yin Tee. (2005). *Studies of railways and social change at the end of the Qing Dynasty*. Beijing: Economic Science Press. 365 p. (In Chin.).
- Yoshida Tak Matsusaka. (2001). *The making of Japanese Manchuria, 1904—1932*. Cambridge: Harvard University Asia Center. 522 p. ISBN 9780674003699.
- Zhang Shouzhen. (1995). *The policy of opening railways in the three Northeastern provinces during the Qing Dynasty (1905—1911)*. Kaohsiung: Kaohsiung Fuwen Publishing House. 285 p. (In Chin.).
- Zhigalov, B. S. (1965). *Railways and the struggle of the imperialist powers for supremacy in Northeast China in 1905—1914*. PhD Diss. Tomsk. 319 p. (In Russ.).

*The article was submitted 31.03.2025;
approved after reviewing 12.07.2025;
accepted for publication 31.07.2025.*