

СОВЕТСКАЯ ЧАСТЬ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ КИТАЙСКО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ И СЕВЕРНАЯ МАНЬЧЖУРИЯ В 1925—1931-х гг.: БЫЛ ЛИ РЕГИОН СОВЕТСКОЙ КОЛОНИЕЙ?

Д. А. Малюченко

Санкт-Петербургский государственный университет,
Россия, 199034, г. Санкт-Петербург, ул. Университетская набережная, 7—9

Изучение влияния одной страны на тот или иной регион другого государства, а также определение характера сложившихся отношений — нетривиальная задача. В центре внимания данной статьи находится практика управленческой деятельности советской части Правления и Управления Китайско-Восточной железной дорогой, в работе которых часто усматривают проявление имперского характера поведения СССР по отношению к Китаю, а территорию присутствия — Маньчжурию — как место несостоявшейся советской колонизации. В ходе исследования рассмотрены масштабы советского присутствия в указанном регионе в целом и на предприятии в частности, предпринимаемые СССР попытки распространения коммунистической идеологии через использование Китайско-Восточной железной дорогой и противодействие этому китайских властей, а также основные черты реализуемой администрацией предприятия хозяйственной политики. Делается вывод о том, являлась ли дорога проводником эксплуатации Северной Маньчжурии в интересах Советского государства.

Ключевые слова: Китайско-Восточная железная дорога, Маньчжурия, колониализм, Китайская Республика, Пекинское соглашение 1924 г., Советско-китайский конфликт 1929 г.

Для цитирования: Малюченко Д. А. Советская часть органов управления Китайско-Восточной железной дорогой и Северная Маньчжурия в 1925—1931-х гг.: был ли регион советской колонией? // Омский научный вестник. Сер. Общество. История. Современность. 2025. Т. 10, № 4. С. 35—43. DOI: 10.25206/2542-0488-2025-10-4-35-43. EDN: KWZGPG.



© Малюченко Д. А., 2025.
Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.

SOVIET PART OF THE GOVERNING BODIES OF THE CHINESE EASTERN RAILWAY AND NORTHERN MANCHURIA IN 1925—1931: WAS THE REGION A SOVIET COLONY?

D. A. Maliuchenko

Saint Petersburg State University,
Russia, Saint Petersburg, Universitetskaya Naberezhnaya St., 7—9, 199034

Studying the influence of one country on a particular region of another state, as well as determining the nature of existing relations, is not a trivial task. The focus of this article is precisely such a plot — the practice of managerial activities of the Soviet part of the Board and Management of the Chinese-Eastern railway, which is often seen as a manifestation of the imperial nature of the USSR's behavior towards China, and the territory of its presence — Manchuria — as the place of failed Soviet colonization. The study examines the scale of the Soviet presence in the specified region in general and on the road in particular, the attempts made by the USSR to spread communist ideology through the use of the Chinese-Eastern railway and the opposition of the Chinese authorities to this, as well as the main features of the economic policy implemented by the administration of the enterprise. It is concluded whether the road is a conduit for the exploitation of Northern Manchuria in the interests of the Soviet state.

Keywords: Chinese-Eastern railway, Manchuria, colonialism, Republic of China, Beijing Agreement of 1924, Soviet-Chinese conflict of 1929.

For citation: Maliuchenko D. A. Soviet part of the governing bodies of the Chinese Eastern railway and Northern Manchuria in 1925–1931: was the region a Soviet colony? *Omsk Scientific Bulletin. Series Society. History. Modernity*. 2025. Vol. 10, no. 4. P. 35–43. DOI: 10.25206/2542-0488-2025-10-4-35-43. EDN: KWZGPG.



© Maliuchenko D. A., 2025.
The content is available under a Creative Commons Attribution 4.0 License.

Постановка проблемы

Оценка Советского государства как колониальной державы, и по сию пору выносимая специалистами самых разных гуманитарных областей, характеризуется дискуссионностью и высокой степенью политизированности. Частично подобные идеи характерны для тезисов, ставящих задачей охарактеризовать сложившуюся форму отношений между СССР и Китаем в Маньчжурии в период, предшествовавший продаже Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) японскому правительству в 1935 г.

Современная трактовка термина «колония» и вопрос правомерности его применения к тем или иным сюжетам также служат поводом для активной полемики среди учёных. При использовании данного понятия в настоящей статье логично исходить из политического, хотя и довольно упрощённого понимания «колонии» как территории, насильственно захваченной и эксплуатируемой империалистическим государством (метрополией), лишённой политической и экономической самостоятельности [1]. В подобном случае необходимо рассмотреть, во-первых, отсутствие любой независимости КВЖД (как предприятия и находившихся в её сфере влияния территорий) от советских властей, а также, во-вторых, эксплуататорский характер хозяйственной деятельности советской части Правления и Управления в интересах только Советского Союза.

В отечественной историографии существуют примеры убедительной аргументации наличия идеи русского освоения Маньчжурии в дореволюционный период, причём ввиду военно-стратегических целей и обеспечения безопасности Российской империи, а не только значительных выгод от экономической эксплуатации северо-востока Китая [2]. Применительно к истории КВЖД, в советский период есть ряд работ, в различной степени указывающих на преимущественно экономическую эксплуатацию предприятия в интересах советской стороны [3, с. 166–167; 4], отмечается стремление советских властей через деятельность по управлению предприятием осуществлять прямое влияние на растущее революционное движение в Китае [5, с. 14]. Звучат различные оценки степени влияния советской администрации дороги на Северную Маньчжурию, но главенствующей идеей выглядит мысль о незначительном влиянии СССР на данный регион в рассматриваемый период [6, с. 146]. Достойным внимания является точка зрения о периоде совместного советско-китайского управления КВЖД как времени распада колониального характера управления дорогой [7].

Не претендуя на исключительную полноту перечень приведённых выше мнений, тем не менее демонстрирует многообразие концептуальных построений о характере советского присутствия в одном из китайских регионов. В связи с чем представляется важным проведение многофакторного анализа действий советской администрации КВЖД.

В итоге взаимовлияние этих факторов сложили многогранную картину управленческой политики, реализуемой советской частью администрации дороги.

Отношение к советскому управлению КВЖД в Китае

Самым важным условием российского присутствия в Маньчжурии, как в имперский, так и в советский периоды, является уровень развития региона. С конца XIX в., то есть с момента активного проникновения Российской империи на китайскую территорию и попадания Северной Маньчжурии в орбиту российского влияния регион начал обретать ряд уникальных особенностей, сильно выделяющих его среди географических областей, где отмечалась активная деятельность русских подданных. Пожалуй, иного ожидать было трудно, поскольку российские, а позднее советские интересы привели Российскую империю, а затем СССР не в малозаселённую местность с зачатками государственности, а в один из древнейших центров мировой цивилизации.

По этой причине не вызывает сомнения, что в интересах Китая было положить конец существованию неподконтрольного им в полной мере ценного экономического актива. Подобные настроения достигли пика к началу 1930-х гг. По сообщениям китайской прессы весной 1931 г., министерством иностранных дел Китайской Республики были образованы три правительственные комиссии для определения юридического механизма «отобрания концессий» Японии, Великобритании, Франции и Италии [8, л. 60]. Деятельность указанных комиссий не была направлена непосредственно против советской стороны. Более того, СССР даже отсутствовал в перечне стран, способ прекращения концессий с которыми должны были найти китайские правительственные структуры, ведь формально он отказался от прав концессии на КВЖД и экстерриториальных привилегий по Пекинскому договору 1924 г. [9, с. 18–19]. Однако тон сообщений в китайской прессе ясно давал понять, что в вопросе восстановления суверенитета Китая на своей территории исключений нет.

В мае 1931 г. глава МИДа Китая заявил о невозможности дальнейших отсрочек в вопросе уничтожения любых экстерриториальных преимуществ иностранных государств на китайской территории [8, л. 51]. В том, что эти слова относятся и к СССР, стало понятно на фоне жёсткой критики существовавшего советского контроля над работой КВЖД в статье «Пшеница для пострадавших районов», опубликованной в шанхайском либеральном журнале «The China Critic» в сентябре 1931 г. «Нанкинское правительство решило закупить пшеницу в Америке, в то время как мы читаем в ежедневных газетах о том, что СССР получил разрешение экспортировать пшеницу из Маньчжурии», — сказано в статье о принятых китайским правительством ме-

рах помощи пострадавшим от наводнения регионам Китая [8, л. 45]. Дальнейшее её содержание было посвящено разбору возможного плана сбора пшеницы на территориях вдоль линии КВЖД и её перевозки по дороге, причём половину оплаты за провоз зерна предлагалось произвести облигациями займа в помощь жертвам наводнения [8, л. 45].

Иными словами, в глазах китайского правительства наличие на территории Китая предприятий, управляемых иностранными государствами, являлось наследием колониальной политики великих держав, мириться с которым впредь Национальное правительство Китайской Республики не собиралось. Подобное отношение перекликалось с реваншистскими настроениями правительства Китая после военного и дипломатического поражений в советско-китайском военном конфликте 1929 г. [10, с. 54]. Для китайской либеральной интеллигенции действия советского правительства посредством использования КВЖД также никак не отличались от колониальной политики империалистических держав, ведущих экономическую деятельность исключительно в собственных интересах. На деле же, как это часто бывает, дела обстояли неоднозначно.

Советское засилье или советское присутствие?

Одним из показателей степени зависимости, а значит и возможности эксплуатации того или иного региона, являются данные о численности в нём представителей населения страны, претендующей на доминирование в иностранном государстве. В рассматриваемый период русское население Маньчжурии (без привязки к подданству или гражданству) оценивается в интервале от 125 [11, с. 67] до 250 тыс. чел. [12]. Исходя из того, что всё население Маньчжурии составляло порядка 31 млн чел. (по состоянию на 1934 г., в границах Маньчжоу-Го) [13, с. 164], доля русских сравнительно невелика — от 0,4 до 0,8 %. Однако распределение русского населения отличалось крайней неравномерностью: вдоль линии КВЖД и в городе Харбине, основанном русскими подданными. Данное обстоятельство уже говорит о территориальной локализации потенциальной экономической эксплуатации. Для анализа количественных и качественных характеристик русского населения будет акцентировано внимание на данных о служащих КВЖД.

Уже установленные, а также вновь выявленные данные, показывают, что общая численность «русских» среди работников дороги имела тенденцию к снижению. В исследованиях историков из Китая можно найти, что к 1924 г. на КВЖД служило более 17 тыс. чел., относимых китайской стороной к советским гражданам [14, с. 89]. Однако обращение к статистическим сведениям Управления дороги даёт несколько иные цифры. К январю 1923 г. из 18 362 чел., работавших в штате КВЖД, 11 710 являлись русскими [11, с. 53]. К 1929 г. абсолютное число русских — советских граждан — составляло

без малого 13 тыс. чел. [3, с. 172]. По состоянию на 1 июня 1930 г. только около 11,5 тыс. из почти двадцатипяти тысяч численности штатных, временных и подённых работников дороги были подданными СССР [15, л. 10] (табл. 1). Таким образом, доля русских подданных / советских граждан в общей численности служащих предприятия неуклонно уменьшилась с 63,8 % в 1923 г., достигнув показателя 56,8 % в 1929 г. [3, с. 172] и опустившись до 45,9 % в 1930 г. Безусловно, перемены в абсолютных и относительных числах вызваны такими объективными факторами, как приказ об увольнении с КВЖД всех лиц, не имевших советского или китайского гражданства в 1925 г., или вынужденные кадровые перестановки советской стороны после вооружённого конфликта между СССР и Китаем в 1929 г. Однако приведённые цифры иллюстрируют закономерность — с точки зрения кадровой составляющей предприятие становилось более китайским.

В пользу тезиса об эксплуатации КВЖД исключительно в советских интересах могут служить данные о доле граждан СССР в аппарате управления. По этому показателю действительно заметна отличительная черта: в 1930 г. граждане СССР в большей степени были представлены в среде управляющих кадров (66,4 %), в то время как рабочими с незначительным перевесом в общей численности (50,9 %) являлись граждане Китая. Однако и в данном случае оценка приведённых долей меняется, если рассмотреть их в динамике. В 1929 г. относительные доли советских граждан в органах управления и на линии составляли 70,6 и 54,9 % соответственно [3, с. 172]. С формальной точки зрения численное превалирование граждан СССР по целому ряду показателей является доказательством контроля над деятельностью дороги представителями в первую очередь советской стороны, но на протяжении второй половины 1920-х гг. масштаб этого явления только сокращался.

Более того, фактический контроль над органами управления КВЖД, в котором нередко китайская часть Правления дороги обвиняла СССР, должен был бы означать полный и безоговорочный контроль советских властей над всеми сферами управления как предприятия, так и окрестных территорий. На деле же этого не происходило.

Один из самых показательных примеров — история отношений администрации КВЖД с Общественным управлением Харбина. Именно этот город был органично и очень тесно связан с предприятием, инвестировавшим в развитие городского хозяйства и инфраструктурных проектов. Китайские власти на протяжении всех 1920-х гг. постепенно отстраняли администрацию КВЖД от управления городским хозяйством. Очередным шагом к этому стало обсуждение проекта нового положения о Харбинском общественном управлении в 1925 г. Согласно одному из пунктов положения отныне город самостоятельно мог устанавливать величину попутного и почтово-бандерольного сборов без со-

Таблица 1. Численность штатных, временных и подённых работников КВЖД по гражданству (на 1 июня 1930 г.) [15, л. 10]
Table 1. Number of full-time, temporary and daily workers of the CER by citizenship (as of June 1, 1930) [15, p. 10]

| | Всего | СССР | Граждан Китая (китайцев) | Граждан Китая (европейцев) | Прочих |
|-----------------------|-------|-------|--------------------------|----------------------------|--------|
| В аппарате управления | 2890 | 1920 | 698 | 266 | 6 |
| На линии | 21889 | 9459 | 10185 | 949 | 1296 |
| Итого | 24779 | 11379 | 10883 | 1215 | 1302 |

гласования с органами управления КВЖД, осуществлявших подлежащие взиманию сборов перевозки. Данное обстоятельство грозило введением сборов (городские власти планировали повысить его в 4 раза до 2 зол. коп. [16, л. 22]), не соотносившихся с тарифной политикой самого предприятия [16, л. 21]. Примечательно, что в предшествовавшие периоды право на распоряжение суммами, аккумулированными посредством взимания согласованных с КВЖД сборов, дорога передавала местным властям. Так, за 1913–1923 гг. Харбин получил свыше 1 млн зол. руб., а действовавшая в середине 1920-х гг. ставка попутного сбора — 0,5 зол. коп. с каждого перевозимого дорогой пуда — приносила городской казне 140 тыс. зол. руб. ежегодно [16, л. 5 об, 18].

Другой показательный случай — это обсуждение земельных вопросов в полосе отчуждения КВЖД. Пекинским договором 1924 г. закреплялось, что права на всё имущество (в том числе земельные участки), за исключением того, что потребно дороге для её коммерческой деятельности, переходит в собственность Китайской Республики [9, с. 18]. Вероятно, на основании этой нормы китайские власти в 1925 г. осуществили ряд земельных изъятий, причём с привлечением армии и полиции; угрозами заставляли арендаторов земли вносить плату не в КВЖД, а в кассу земельного управления Особого района Восточных провинций; занимали станционные земли [17, л. 30]. 21 мая 1925 г. полпред СССР в Китайской Республике Л. М. Карахан направил китайскому правительству ноту протеста, в которой описанные выше действия местных маньчжурских властей были трактованы как «самовольные и насильственные» [17, л. 31]. Вместо практики самостоятельного изъятия земель советская сторона предлагала создать советско-китайскую комиссию, которая должна будет произвести деление наличного земельного фонда дороги и определить излишки, передаваемые китайскому правительству, и, как полагали представители СССР, на условиях расчётного порядка [17, л. 28]. Обсуждение созыва комиссии началось не позднее января 1925 г., и тогда представители Китая дали своё согласие на подобный путь решения вопроса [17, л. 28], но в результате вместо переговоров избрали тактику практических действий — занятия земельных участков и находившегося на их территории имущества. Точное количество подобных акций маньчжурских властей неизвестно, однако некоторая часть из них учтена в статистике правонарушений на КВЖД. В 1925 г. было отмечено 18 случаев самовольного занятия квартир и зданий, принадлежащих дороге [18, л. 134–135], что, правда, не являлось пиковым значением за 1920–1925 гг.

Отмеченный вид правонарушений на дороге далеко не единственный. Имеющаяся в нашем распоряжении статистика количества различных нарушений правопорядка на КВЖД позволяет судить и о других конфликтных формах взаимоотношений между администрацией предприятия и китайскими властями. Всего за 6 лет (1920–1925 гг.) их было зафиксировано 4189, в том числе за 1925 г. 1439 [18, л. 134–135], то есть больше трети всех правонарушений, что является наивысшим показателем за период измерения. Столь высокий показатель объясняется большим приростом числа выявленных безбилетных проездов чинов китайской армии и членов их семей: в 1925 г. это произошло 938 раз (суммарно «зайцами» ехали 8703 чел.) [18, л. 134–

135], больше чем за предыдущие пять лет вместе взятые, или 55,8 % от общего числа подобных нарушений закона за все годы ведения статистики. Также на 1925 г. пришлось пики по числу зафиксированных случаев бездокументного провоза грузов (122 из 340) и иных правонарушений, не отнесённых к другим группам (216 из 611) [18, л. 134–135]. Из всего вышесказанного следует, что и без того незначительный контроль советской администрации над частью Маньчжурии, даже если попытки его установления и предпринимались, в административном плане скорее уменьшался.

Внедрение советских стандартов или коммунистическая агитация?

Революционные перемены в России и начало построения советского проекта лишь подчеркнули уникальность Северной Маньчжурии в качестве региона советского присутствия. Хотя подписание советско-китайского соглашения 1924 г. и формирование режима совместного управления дорогой называют даже «октябрьской революцией на КВЖД» [19, с. 104], в последующие годы жизнь и работа русских в Маньчжурии имела немало отличий от происходившего в самом СССР.

Советские граждане, служившие на КВЖД, оказались фактически в капиталистической системе со свойственной ей частной инициативой в экономической сфере, нередко связанной с их же бывшими соотечественниками. Только в одном Харбине к 1926 г. насчитывалось 1154 предприятия, 530 (46 %) из которых находились в собственности бывших подданных Российской империи [11, с. 54]. Точное количество создаваемых русским предпринимательством рабочих мест неизвестно, однако сотрудниками мелких и средних предприятий Харбина являлись только 1300 русских [11, с. 83].

Работу на КВЖД отличали высокие условия труда. Средний месячный заработок служащего дороги в 1926 г. составлял 62 руб., а в 1927 г. — 73 руб., что было ощутимо выше зарплат сотрудников железнодорожной сети СССР и многократно превышало аналогичный показатель для маньчжурского рабочего (8,8 руб. в 1927 г., если верить советским данным), трудящегося по 12–14 часов в день [20, с. 54]. С началом деятельности новой администрации на дороге был введён 8-часовой рабочий день, появилась охрана труда (в том числе с конца 1924 г. возобновили работу профсоюзы, ранее закрытые китайскими властями [20, с. 24]), выделялись средства для улучшения жилищных условий рабочих.

Во второй половине 1920-х гг., то есть в период так называемого «совместного управления», администрация КВЖД ассигновала значительные средства — до 3,5 млн зол. руб. ежегодно — на развитие и поддержание сети школ, больниц и иных социальных учреждений на территориях, прилегающих к дороге [6, с. 142]. Мероприятиям в сфере образования вообще уделялось повышенное внимание. Так, в 1925 г. в школах КВЖД было введено обучение на китайском языке, а в октябре 1927 г. — новые правила обучения цеховых учеников, нивелировавшие разницу в оплате труда между учениками русской и китайской национальностей, которые предусматривали подготовку только квалифицированных рабочих и запрещали отправку учеников на ночные, сверхурочные и тяжёлые работы [20, с. 24, 28].

Нужно признать, что к активной социальной политике СССР на территории Маньчжурии ки-

тайские власти относились как минимум настороженно, если не враждебно. В течение всей второй половины 1920-х гг. китайскими властями производились закрытия просоветских печатных изданий, обыски помещений, занимаемых общественными организациями, и аресты находившегося в них имущества, в особенности советской литературы. В 1925 г., на фоне очередного кризиса в отношениях между СССР и китайскими властями Маньчжурии последними были закрыты профсоюзные организации на дороге, но даже после формальной отмены распоряжения в январе 1926 г. восстановление деятельности профсоюзов повсеместно сталкивалось с противодействием [20, с. 42]. В феврале 1929 г. китайские власти издали обращение, из которого следовало, что обучение китайских детей в советских школах КВЖД нежелательно [20, с. 74].

Согласно статье 6 Пекинского договора 1924 г., СССР и Китайская Республика взаимно отказывались от проведения пропаганды против политической и социальной систем договаривавшихся сторон [9, с. 17]. Между тем в регионе существовала сеть советских организаций во главе с северо-маньчжурским комитетом ВКП(б), профсоюз численностью до 20 тыс. чел. и ячейка комсомола, в которую входило до 2,6 тыс. чел. [21, с. 49]. Проводимую ими деятельность зачастую можно было трактовать как политическую. Даже советские историки открыто называли газеты «Трибуна», «Дальневосточная жизнь» и «Новый Восток», последовательно закрытые властями Маньчжурии в конце апреля 1925 г., освещавшими «успехи социалистического строительства в СССР» [20, с. 36–37], то есть пропагандистскими материалами. Прямым нарушением приведённой выше статьи Пекинского договора является и факт распространения в январе 1926 г. листовок на русском и китайском языках в ответ на волну закрытия профсоюзных организаций, где среди лозунгов значилось: «Он [китайский рабочий. — прим. Д. М.] находится в Маньчжурии под игом сапранов японского империализма, под игом военизации и полицейщины» [20, с. 62].

Взаимное недоверие представителей двух государств приводило к тому, что даже обсуждение существенных условий труда служащих на КВЖД приобретало политический окрас. Когда по инициативе советской части Правления дороги было начато обсуждение темы введения минимального размера оплаты труда на предприятии в размере 35 руб. в месяц, представители Китая парировали предложение наличием в Маньчжурии более низких ставок зарплат. Более того, дубань (председатель Правления КВЖД) Люй Жунхуань справедливо поставил решение данного вопроса в зависимость от последствий, которые оно может вызвать для рабочего вопроса в регионе в целом [20, с. 53]. Аналогичная история произошла при обсуждении коллективного договора штатных работников дороги: китайская сторона небезосновательно видела в этом шаге путь для институционализации норм советского трудового законодательства на территории Китая, поскольку к тому моменту члены (правда, только из числа советских граждан) зарождавшихся профсоюзов на КВЖД уже имели подобные договоры с советскими учреждениями [20, с. 51], то есть права работников обеспечивались из-за границы и по нормам иностранного государства. Таким образом, попытки использования КВЖД в качестве проводника советской идеологии в Китае СССР

предпринимались, однако говорить об успешности данных мероприятий нельзя: китайская сторона, часто в соответствии с положениями Пекинского договора 1924 г., жёстко их пресекала.

Экономическая эксплуатация или коммерческий прагматизм?

Самым весомым аргументом в заочной дискуссии об эксплуататорском характере советского присутствия в регионе могут служить данные о проводимой администрацией дороги хозяйственной деятельности. В этой связи выглядит оправданным обращение не только к данным о доходности предприятия в изучаемый период, но и о содержании, и изменении в некоторых статьях сметы КВЖД.

Несмотря на то, что и СССР, и Китай по смыслу и духу Пекинского договора 1924 г. де-юре обозначали КВЖД как исключительно коммерческое предприятие, дорога, однако, несла по отношению к китайской стороне существенные социальные расходы. Так, размер «кредитования китайских правительственных учреждений», идущего на содержание школ, больниц, учреждений культуры и органов правопорядка, в 1925–1930 гг. в среднем за год составлял 3,84 млн зол. руб., что было меньше аналогичного показателя за предыдущие пять лет с 1920 по 1924 гг. — 5,23 млн зол. руб. [22, л. 20 об]. Однако равномерность выплат была разной, и, например, в 1930 г. кредитование китайских учреждений составило 6 млн зол. руб. [22, л. 21].

Важно учитывать, что данные расходы поступали китайской стороне дополнительно к авансированию китайского правительства, то есть той части остатков доходов (прибыли) КВЖД, которая поровну делилась между Китаем и СССР. Если за пятилетку 1920–1924 гг. авансирования не было, то в 1925–1930 гг. в среднем за год КВЖД перечисляла советскому и китайскому правительствам суммарно 5,27 млн зол. руб. [22, л. 20 об]. Данные суммы также имели тенденцию к увеличению: среднегодовой размер авансирования за 1928–1930 гг. составлял 10,53 млн зол. руб. [22, л. 21]. Подобное положение дел означало, что правительство Китайской Республики получало от эксплуатации КВЖД больше средств, чем СССР. И это без учёта сумм сборов дороги, начисляемых в бюджеты муниципальных властей Маньчжурии.

Позиция СССР по вопросу кредитования китайских правительственных учреждений значительно ужесточилась после советско-китайского конфликта 1929 г. В этой связи весьма показательна трансформация сметы дороги 1930 г. (табл. 2). В марте 1930 г. ввиду сложившейся экономической конъюнктуры — начавшейся Великой депрессией — ранее утверждённая смета на текущий год была пересмотрена в сторону сокращения расходных статей. Основную экономию средств предполагалось получить от уменьшения размеров кредитования китайских правительственных учреждений (на 0,8 млн зол. руб.), новых строительных работ (на 2,1 млн зол. руб.) и эксплуатационных расходов дороги (на 2,1 млн руб.). Относительно первого из указанных пунктов, позиция советской администрации дороги заключалась в том, чтобы согласовать с китайской стороной зачёт указанных расходов в авансирование правительства Китайской Республики [15, л. 2]. Позднее советская сторона прямо заявляла, что практика кредитования китайских учреждений за счёт доходов КВЖД не соотносится с положениями Пекинского и Мукденского дого-

Таблица 2. Содержание смет КВЖД на 1930 г. (по состоянию на конец 1929 г. и март 1930 г.) [15, л. 1]
Table 2. Contents of the CER estimates in 1930 (the end of 1929 and March 1930) [15, p. 1]

| Статья | Смета на 1930 г. по состоянию на конец 1929 г. (в млн зол. руб.) | Смета на 1930 г. по состоянию на март 1930 г. (в млн зол. руб.) |
|--|--|---|
| Доход | 62,7 | 66,0 |
| Эксплуатационный расход | 35,7 | 32,5 |
| Новые работы | 3,3 | 1,2 |
| Дефицит по особым сметам (содержание школ и полиции) | 5,2 | 4,0 |
| Кредитование китайских правительственных учреждений | 4,8 | 4,0 |
| Убыток от фиксированного курса | 8,3 | 9,0 |
| Перерасход из-за конфликта | 5,4 | 5,0 |
| Остаток чистого дохода | — | 10,3 |

Таблица 3. Динамика эксплуатационных показателей КВЖД в 1921–1927 гг. [24, л. 19]
Table 3. Dynamics of operational indicators of the CER in 1921–1927 [24, p. 19]

| Годы | Объем перевозок, млрд тонно-км нетто | Число действующих паровозов, ед. | Густота движения | Себестоимость перевозок на 100 тонно-км нетто, зол. руб. | | Прибыль от эксплуатации, млн зол. руб. | Продукция, тонно-км нетто на 1 паровозо- км |
|------|--|-------------------------------------|------------------|---|----------------|--|--|
| | | | | по дороге | по службе тяги | | |
| 1921 | 1,4 | 229 | 9,4 | 3,31 | 0,82 | 2,3 | 167 |
| 1922 | 1,5 | 186 | 8,2 | 2,04 | 0,64 | 11,1 | 201 |
| 1923 | 1,6 | 139 | 7,0 | 1,74 | 0,51 | 11,8 | 236 |
| 1924 | 1,6 | 137 | 6,8 | 1,57 | 0,42 | 15,6 | 246 |
| 1925 | 1,7 | 131 | 6,5 | 1,59 | 0,41 | 24,4 | 276 |
| 1926 | 2,1 | 117 | 7,1 | 1,46 | 0,40 | 28,2 | 314 |
| 1927 | 2,6 | 134 | 9,0 | 1,76 | 0,39 | 20,7 | 324 |
| | + 76 % | – 41 % | – 4 % | – 47 % | – 53 % | – 900 % | + 94 % |

воров [22, л. 21], а также что они не имеют отношения к коммерческой деятельности предприятия, и их сокращение было бы рациональным шагом [22, л. 8].

Среди сокращённых статей расходов примечательны те, что указывали на уменьшение ассигнований на новые работы и эксплуатационные издержки. Действия советской администрации КВЖД по пересмотру сметы кризисного 1930 г. сделали всего лишь более явным то направление хозяйственной политики, которое реализовывалось и в более ранний период. Осуществление максимизации прибыли, получаемой от функционирования дороги, являлось неоспоримым приоритетом работы периода совместного управления и до экономического кризиса. Это наглядно демонстрирует анализ данных по изменению показателей деятельности КВЖД за 1921–1927 гг. (табл. 3). Объем перевозимых дорогой грузов за семь лет практически удвоился, причём наибольшее увеличение пришлось на 1925–1927 гг., когда данный показатель возрос на 65 % (с 1,7 до 2,6 млрд тонн на км). Обращает на себя внимание и то, что резкое сокращение количества действующих паровозов на дороге началось с 1922 г. (уменьшилось с 229 до 134 локомотивов к 1924 г.), и при совместном управлении КВЖД ситуация практически не изменилась: перевозки на железнодорожной ветке осуществляло к 1927 г. всё то же количество локомотивов. При общем существенном сокращении количества подвижного состава (эксплуатировавшихся паровозов) и неуклонном росте объема перевозимых грузов, интенсивность движения осталась практически неизменной. Объяснение тому — сокраще-

ние простоя локомотивов при капитальном ремонте со 120 дней в 1922 г. до 22 дней в 1927 г. [23, с. 25].

Вероятно, добиться оптимизации расходов удалось за счёт, во-первых, удлинения железнодорожных составов и, во-вторых, экономии средств на ремонт и содержание подвижного состава. На это указывает, в частности, двукратное удешевление себестоимости перевозок как на самой линии, так и службой тяги, то есть эксплуатации паровозов. Со стороны Управления дороги также можно найти некоторое объяснение сложившейся ситуации. Дело в том, что подвижной состав дороги после повышенной нагрузки периода Первой мировой войны так и не был подвергнут качественному ремонту в последующие годы, и, например, многие пассажирские вагоны поступали в ремонт, лишённые внутреннего убранства и с большими повреждениями стен, кузова и рамы [24, л. 20]. Даже с учётом того, что используемые в ремонтных работах материалы оказывались ниже качеством, чем «родные», их стоимость всё равно превышала довоенные цены [24, л. 21]. Судя по всему, ремонт вагонов производился в ограниченном объёме, по упрощённой схеме и в сжатые сроки. А вот говорить об экономии денежных ресурсов на производстве ремонтно-строительных работ на КВЖД не приходится: если среднегодовые отчисления по этой статье в 1920–1924 гг. составляли 1,4 млн зол. руб., то в 1925–1930 гг. — 4,4 млн зол. руб. [22, л. 21] (с учётом повышенных расходов на ремонт путей после военных действий 1929 г. [15, л. 9]).

Таким образом, экономический курс администрации КВЖД можно охарактеризовать как путь на повышение эффективности и доходности пред-

приятия. В настоящее время нет данных о том, чтобы проводимой хозяйственной политике противодействовала китайская сторона, что вполне объяснимо: совокупно Китай получал от деятельности КВЖД больше, чем СССР.

Выводы

Китайско-Восточную железную дорогу как коммерческое предприятие нельзя назвать проводником советского колониализма в Северной Маньчжурии. Повсеместно происходившие конфликтные ситуации между советской и китайской сторонами имели первопричиной скорее разное понимание положений Пекинского договора 1924 г. и последовавших за ним соглашений. Китай полагал, что вправе распоряжаться тем, что находится на его территории, в то время как СССР исходил из необходимости вести переговоры по всем насущным вопросам, напрямую связанным с дорогой или косвенно относившимся к ней. Важно учитывать и трансформацию советско-китайских отношений в указанный период: «проблема КВЖД», в силу естественных географических причин, а также политического положения в самом Китае, в несравненно большей степени интересовала маньчжурские власти, нежели всех высших должностных лиц Китайской Республики. Например, в первой половине 1929 г., то есть накануне вооружённого конфликта, Чай Кайши не придавал КВЖД никакого значения и согласился на применение военной силы, прежде всего, для противодействия распространению красной пропаганды [25, с. 296].

При оценке степени влияния СССР в Маньчжурии посредством использования КВЖД как экономической силы и политического инструмента важно учитывать трек советско-японских отношений. То обстоятельство, что Китай становился аренной геополитического соперничества между СССР и Японией хорошо осознавался обеими сторонами. Установлено, что на протяжении всего изучаемого периода отношения двух стран на эту тему терпели существенные изменения: от попыток, по инициативе СССР, перевести возрастающее соперничество между советской и японской сторонами в преимущественно экономическое русло [26, с. 43] до уступок СССР в вопросах использования КВЖД для перевозки японских войск [27, с. 44] и последующего вытеснения Советского Союза из Северной Маньчжурии. В этом отношении СССР к Китаю действительно можно усмотреть восприятие Китайской Республики как одной из возможных сфер влияния, однако никаких существенных результатов сознательного втягивания региона в советскую орбиту и, тем более, его интеграции в советское государство не обнаруживается.

Таким образом, КВЖД хоть и служило для СССР инструментом для повышения собственного политического влияния на территории Маньчжурии, однако в основном использовалось чисто прагматически — как прибыльное предприятие, приносящее немалый доход. Справедливости ради стоит отметить, что аналогичное отношение к дороге преваляло и у китайских властей.

Финансирование / Funding

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (РНФ), проект № 23–48–00004 «Китайско-Восточная железная дорога как трансграничная социокультурная система: история

строительства, реконструкция и моделирование механизмов охраны культурного наследия»: <https://rscf.ru/project/23-48-00004/>.

The research was supported by the Russian Science Foundation within the framework of the Scientific Project no. 23-48-00004 "Chinese-Eastern Railway as a trans-border socio-cultural system: studying its history, reconstructing and modeling mechanisms of cultural heritage protection".

Список источников / References

1. Колония. Большой толковый словарь русского языка. URL: [https://gramota.ru/poisk?query=колония&mode=slovari&dicts\[\]=42](https://gramota.ru/poisk?query=колония&mode=slovari&dicts[]=42) (дата обращения: 28.05.2025).
2. Янченко Д. Г., Ходяков М. В., Иванов А. А. [и др.]. Центр и регионы: экономическая политика правительства на окраинах Российской империи (1894–1917) / отв. ред. М. В. Ходяков. 2-е изд. Санкт-Петербург: Изд-во С.-Петерб. ун-та, 2021. 660 с. EDN: MSUZWC.
3. Yanchenko D. G., Khodyakov M. V., Ivanov A. A. [et al.]. Tsentr i regiony: ekonomicheskaya politika pravitel'stva na okrainakh Rossiyskoy imperii (1894–1917) [Center and the regions: the economic policy of the government on the outskirts of the Russian Empire (1894–1917)] / Ed. by M. V. Khodyakov. 2nd ed. Saint Petersburg, 2021. 660 p. EDN: MSUZWC. (In Russ.).
4. Кротова М. В. Уроки истории: особенности советско-китайского управления КВЖД в 1920-е годы // Сравнительная политика. 2020. Т. 11, № 2. С. 166–176. DOI: 10.24411/2221-3279-2020-10027. EDN: XWGHNN.
5. Krotova M. V. Uroki istorii: osobennosti sovetsko-kitayskogo upravleniya KVZhD v 1920-e gody [History lessons: features of the Soviet-Chinese management of the CER in the 1920s]. Sravnitel'naya politika. *Comparative Politics Russia*. 2020. Vol. 11, no. 2. P. 166–176. DOI: 10.24411/2221-3279-2020-10027. EDN: XWGHNN. (In Russ.).
6. Кротова М. Личины советского империализма в Маньчжурии в 1920-х гг. // Ab Imperio. 2021. Vol. 2021, no. 1. P. 137–183. DOI: 10.1353/imp.2021.0005. EDN: INHQPQ.
7. Krotova M. Lichiny sovetskogo imperializma v Man'chzhurii v 1920-kh gg. [The disguises of Soviet imperialism in Manchuria in the 1920s]. *Ab Imperio*. 2021. Vol. 2021, no. 1. P. 137–183. DOI: 10.1353/imp.2021.0005. EDN: INHQPQ. (In Russ.).
8. Якимович С. Ю. Колония советских граждан в Северной Маньчжурии: социально-политический аспект: 1924–1935 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Хабаровск, 2012. 25 с. EDN: ZOMNWN.
9. Yakhimovich S. Yu. Koloniya sovetских grazhdan v Severnoy Man'chzhurii: sotsial'no-politicheskiy aspekt: 1924–1935 gg [Colony of Soviet citizens in Northern Manchuria: socio-political aspect: 1924–1935]. Khabarovsk, 2012. 25 p. EDN: ZOMNWN. (In Russ.).
10. Кротова М. В. Советское присутствие на КВЖД в 1924–1935 гг. // Проблемы Дальнего Востока. 2013. № 1. С. 139–150. EDN: PXEYAX.
11. Krotova M. V. Sovetskoye prisutstviye na KVZhD v 1924–1935 gg. [Soviet presence on the Chinese Eastern Railroad (CER) (1924–1935)]. *Problemy Dal'nego Vostoka. Far Eastern Affairs*. 2013. No. 1. P. 139–150. EDN: PXEYAX. (In Russ.).
12. Друзяка А. В. Квантунская область и полоса отчуждения КВЖД: «русские колонии» или «арендованные территории»? // Россия и АТР. 2021. № 3 (113). С. 94–105. DOI: 10.24412/102688042021394105. EDN: NJXOUC.
13. Druzyaka A. V. Kvantunskaya oblast' i polosa otchuzhdeniya KVZhD: «russkiye kolonii» ili «arendovannyye territorii»?

[The Kwantung Region and the CER's Right-of-Way: "Russian Colonies" or "Leased Territories"?]. *Rossiya i ATR. Russia and the Pacific*. 2021. No. 3 (113). P. 94–105. DOI: 10.24412/102688042021394105. EDN: NJXOUC. (In Russ.).

8. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 323. Оп. 5. Д. 1357.

Rossiyskiy gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv (RGIA) [Russian State Historical Archive (RSHA)]. File: 323/5/1357. (In Russ.).

9. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных с иностранными государствами. Вып. II. Действующие договоры, соглашения и конвенции, вступившие в силу между 1 января 1924 года и 1 января 1925 года. Москва: Литиздат Н.К.И.Д., 1925. 132 с.

Sbornik deystvuyushchikh dogovorov, soglasheniy i konventsiy, zaklyuchennykh s inostrannymi gosudarstvami. Вып. II. Deystvuyushchiye dogovory, soglasheniya i konventsiy, vstupivshiy v silu mezhd 1 yanvarya 1924 goda i 1 yanvarya 1925 goda [Collection of existing treaties, agreements and conventions concluded with foreign countries. Issue II. Existing treaties, agreements and conventions between January 1, 1924 and January 1, 1925]. Moscow, 1925. 132 p. (In Russ.).

10. Кротова М. В. Хабаровский протокол: к вопросу о выходе из советско-китайского конфликта в 1929 году // 335 лет установления договорных отношений России и Китая: материалы междунар. науч. конф., Чита, 29–30 августа 2024 года. Чита: Забайкальский государственный университет, 2024. С. 51–55. EDN: KEAWQQ.

Krotova M. V. Khabarovskiy protokol: k voprosu o vykhode iz sovetско-kitayskogo konflikta v 1929 godu [Khabarovsk Protocol: on the issue of withdrawal from the Soviet-Chinese conflict in 1929]. 335 let ustanovleniya dogovornykh otnosheniy Rossii i Kitaya. 335 years of Establishing Contractual Relations between Russia and China. Chita, 2024. P. 51–55. EDN: KEAWQQ. (In Russ.).

11. Капран И. К. Повседневная жизнь русского населения Харбина (конец XIX в. – 50-е гг. XX в.). Владивосток: Изд-во Дальневосточного федерального ун-та, 2011. 204 с. EDN: QPTMBV.

Kapran I. K. Povsednevnyaya zhizn' russkogo naseleniya Kharbina (konets XIX v. – 50-e gg. XX v.) [Daily life of the Russian population of Harbin (late 19th century – 50s of the 20th century)]. Vladivostok, 2011. 204 p. EDN: QPTMBV. (In Russ.).

12. Окорочков А. В. Русские эмигранты в боях за «Поднебесную» (1920-е гг.) // Журнал института наследия. 2017. № 4 (11). EDN: ZWLFUL.

Okorokov A. V. Russkiye emigranty v boyakh za «Podnebesnyuyu» (1920-e gg.) [Russian emigrants in the battles for the "Celestial Empire" (the 1920s)]. *Zhurnal instituta naslediya. The Heritage Institute Journal*. 2017. No. 4 (11). EDN: ZWLFUL. (In Russ.).

13. Курас Л. В. Российская военно-политическая эмиграция в Маньчжоу-Го (по материалам советской разведки) // Гуманитарный вектор. 2016. Т. 11, № 4. С. 163–173. DOI: 10.21209/2307-1842-2016-11-4-163-173. EDN: WWWILJ.

Kuras L. V. Rossiyskaya voyenno-politicheskaya emigratsiya v Man'chzhou-Go (po materialam sovetской razvedki) [Russian military-political emigration in Manchukuo (on the materials on the Soviet intelligence)]. *Gumanitarnyy vector. Humanitarian Vector*. 2016. Vol. 11, no. 4. P. 163–173. DOI: 10.21209/2307-1842-2016-11-4-163-173. EDN: WWWILJ. (In Russ.).

14. Чжан Юхуэй. Проблема эвакуации советских граждан с Китайско-Восточной железной дороги // Труды Института истории, археологии и этнографии ДВО РАН. 2025. Т. 48. С. 87–96. DOI: 10.24412/2658-5960-2025-48-87-96.

Zhang Yuhui. Problema evakuatsii sovetских grazhdan s Kitaysko-Vostochnoy zheleznoy dorogi [The problem of evacuation of Soviet citizens from the Chinese Eastern Railroad]. *Trudy Instituta istorii, arkhologii i etnografii DVO RAN. Proceedings of the Institute of History, Archaeology and Ethnology*

FEB RAS. 2025. Vol. 48. P. 87–96. DOI: 10.24412/2658-5960-2025-48-87-96. (In Russ.).

15. РГИА. Ф. 323. Оп. 5. Д. 1047.

RGIA [RSHA]. File: 323/5/1047. (In Russ.).

16. РГИА. Ф. 323. Оп. 5. Д. 812.

RGIA [RSHA]. File: 323/5/812. (In Russ.).

17. РГИА. Ф. 323. Оп. 5. Д. 1532.

RGIA [RSHA]. File: 323/5/1532. (In Russ.).

18. РГИА. Ф. 323. Оп. 5. Д. 853.

RGIA [RSHA]. File: 323/5/853. (In Russ.).

19. Аблова Н. Е. История КВЖД и российской эмиграции в Китае (первая половина XX века). Минск, 1999. 316 с.

Ablova N. E. Istoriya KVZhD i rossiyskoy emigratsii v Kitaye (pervaya polovina XX veka) [History of the CER and Russian emigration in China (the first half of the twentieth century)]. Minsk, 1999. 316 p. (In Russ.).

20. Ткаченко Г. И. Советские трудящиеся на КВЖД в борьбе за укрепление пролетарской солидарности с китайским народом (1924–1935 гг.). Москва: Институт Дальнего Востока, 1988. 114 с.

Tkachenko G. I. Sovetskiye trudyashchiyesya na KVZhD v bor'be za ukrepleniye proletarskoy solidarnosti s kitayskim narodom (1924–1935 gg.) [Soviet workers on the CER in the struggle to strengthen proletarian solidarity with the Chinese people (1924–1935)]. Moscow, 1988. 114 p. (In Russ.).

21. Дубинина Н. И. Советская колония в Маньчжурии. К постановке проблемы // Актуальные проблемы исследования истории КВЖД и российской эмиграции в Китае: сб. науч. тр. / отв. ред. Н. И. Дубинина. Хабаровск: Изд-во Дальневосточного государственного гуманитарного университета, 2008. С. 49–53.

Dubinina N. I. Sovetskaya koloniya v Man'chzhurii. K postanovke problemy // Aktual'nyye problemy issledovaniya istorii KVZhD i rossiyskoy emigratsii v Kitaye: sb. tr. [Actual problems of studying the history of the CER and Russian emigration in China: a collection of scientific papers] / Ed. by N. I. Dubinina. Khabarovsk, 2008. P. 49–53. (In Russ.).

22. РГИА. Ф. 323. Оп. 5. Д. 1028.

RGIA [RSHA]. File: 323/5/1028. (In Russ.).

23. Доронин М. Захват Китайско-Восточной железной дороги. [Новосибирск]: Сибкрайиздат, 1929. 48 с.

Doronin M. Zakhvat Kitaysko-Vostochnoy zheleznoy dorogi [Capture of the Chinese-Eastern Railway]. [Novosibirsk], 1929. 48 p. (In Russ.).

24. РГИА. Ф. 323. Оп. 8. Д. 56.

RGIA [RSHA]. File: 323/8/56. (In Russ.).

25. Крюков В. М., Крюков М. В. КВЖД 1929: Взрыв и эхо. Москва: ИВ РАН, 2017. 624 с. EDN: ZEQRPHR.

Kryukov V. M., Kryukov M. V. KVZhD 1929: Vzryv i echo [KVZhD 1929: Explosion and echo]. Moscow, 2017. 624 p. EDN: ZEQRPHR. (In Russ.).

26. Черепанов К. В. КВЖД в истории японо-советского соперничества // Вестник Омского университета. Серия: Исторические науки. 2014. № 2 (2). С. 37–49. EDN: TBZMRZ.

Cherepanov K. V. KVZhD v istorii yapon-sovetского sopernichestva [CER in the history of SINO-Soviet rivalry]. *Vestnik Omskogo universiteta. Seriya: Istoricheskiye nauki. Herald of Omsk university. Series "Historical studies"*. 2014. No. 2 (2). P. 37–49. EDN: TBZMRZ. (In Russ.).

27. Кузин А. В. Проблема КВЖД в советско-китайских отношениях после 1929 г. // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества: материалы междунар. науч.-прак. конф., Благовещенск-Хэйхэ, 10–12 июня 2011 года / отв. ред. Д. В. Буяров. Благовещенск-Хэйхэ: Благовещенский государственный педагогический университет, 2011. С. 41–47. EDN: TKNNRH.

Kuzin A. V. Problema KVZhD v sovetско-kitayskikh otnosheniyakh posle 1929 g. [Problem of the CER in Soviet-Chinese relations after 1929]. *Rossiya i Kitay: istoriya i perspektivy sotrudnichestva. Russia and China: history and prospects of*

МАЛЮЧЕНКО Дмитрий Алексеевич, инженер-исследователь Института истории Санкт-Петербургского государственного университета, г. Санкт-Петербург.
SPIN-код: 5495-7765
AuthorID (РИНЦ): 1008161
ORCID: 0000-0003-3863-0895
Адрес для переписки: dimetv1997@mail.ru

Прозрачность финансовой деятельности: автор не имеет финансовой заинтересованности в представленных материалах и методах. Конфликт интересов отсутствует.

Статья поступила в редакцию 19.05.2025; одобрена после рецензирования 22.06.2025; принята к публикации 07.10.2025.

MALIUCHENKO Dmitry Alexeyevich, Research Engineer at the Institute of History, Saint Petersburg State University, Saint Petersburg.
SPIN-code: 5495-7765
AuthorID (RSCI): 1008161
ORCID: 0000-0003-3863-0895
Correspondence address: dimetv1997@mail.ru

Financial transparency: the author has no financial interest in the presented materials or methods. There is no conflict of interest.

The article was submitted 19.05.2025; approved after reviewing 22.06.2025; accepted for publication 07.10.2025.