

**Характер товарных потоков в Маньчжурии в дореволюционный период эксплуатации КВЖД: анализ транспортной и таможенной статистики**

**Научный руководитель – Валетов Тимур Якубович**

*Зюзин Константин Александрович*

*Выпускник (магистр)*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Исторический факультет, Кафедра исторической информатики, Москва, Россия

*E-mail: zuzinconstantine@yandex.ru*

В конце XIX – начале XX вв. внешняя торговля России на Дальнем Востоке развивалась в рамках концепции «мирного завоевания Маньчжурии», которая была сформулирована в 1890-е годы при активном содействии министра финансов С.Ю. Витте. Основной целью указанной программы постулировалась поддержка сбыта российской промышленной продукции в Северо-Восточный Китай, активно заселявшийся китайскими переселенцами еще с 1860-х годов. Введение в эксплуатацию Китайской Восточной железной дороги в 1903 году представлялось инициаторам ее строительства основным инструментом распространения российского влияния в Маньчжурии, и это мнение, в действительности, имело веские основания: возможность регулирования тарифов на железнодорожные перевозки открывала перед правлением КВЖД широкие возможности по контролю товарного движения во всем регионе, в том числе через главные местные порты – Инкоу и Дальний.

Значительные коррективы в планы России внесли неудачные результаты Русско-Японской войны 1904–1905 гг., которые привели к отторжению в пользу Японии прав на аренду Ляодунского полуострова, а также южной ветви КВЖД на участке Порт-Артур – Куаньченцзы. Подобный исход означал потерю наиболее населенной южной части Маньчжурии, а также контроля над железнодорожным сообщением с портами Дайрен (бывш. Дальний) и Инкоу, служивших впускными пунктами для иностранных товаров в регион. Таким образом, позиции России в Маньчжурии были значительно ослаблены, и дальнейшее осуществление ранее задуманных проектов уже не представлялись столь сбыточным. Как современники, так и историки не раз отмечали, что Китайская Восточная железная дорога, несмотря на все вложенные средства, так и не поспособствовала закреплению России на рынке Северо-Восточного Китая; причины произошедшего, однако, выделялись совершенно разные и часто противоположные по своей сути. Так, советский и российский историк Б.С. Жигалов указывал, что такой итог был следствием поражения в войне, отказа России от активной политики на Дальнем Востоке и незаинтересованности российских промышленников в сбыте товаров в далекой Маньчжурии [1, с. 42–43]. Российский историк И.В. Лукоянов, в свою очередь, связывал неудачу изначального замысла отнюдь не с войной, а с высокими ставками тарифа на местные грузовые перевозки и чрезвычайно низкими транзитными, что не способствовало масштабному экспорту российских товаров на маньчжурский рынок [2, с. 114–155]. Другой российский историк Н.А. Беляева, наоборот, приводит данные, что с целью обеспечения облегченного вывоза отечественной продукции в Северо-Восточный Китай, в 1902–1903 году транзит иностранных товаров через Владивосток был обложен пошлиной, однако это привело не к увеличению российского экспорта, а лишь к отвлечению значительного количества иностранных грузов на Дальний [3, с. 107–109].

Подобные разногласия среди историков по вопросу эффективности КВЖД в деле проведения интересов России в Маньчжурии вполне понятны, поскольку и среди современников, чьи материалы служили источником для приведенных исследований, отсутствовал

какой-либо единый взгляд на причины происшедшего. Ознакомление с первоисточниками позволяет прийти к выводу, что возможным корнем указанной проблемы является использование в них весьма отрывочных статистических сведений, которые едва ли могут представить полную картину грузовых перевозок по Маньчжурии в динамике.

С целью заполнения этого пробела в научный оборот вводится комплекс статистических источников, включающий в себя материалы транспортной и таможенной статистики; оценивается их информационный потенциал. На основе привлеченного материала предпринимается попытка выявить основные направления, а также проанализировать объемы и структуру товарных потоков в Маньчжурии в период эксплуатации КВЖД за дореволюционный период.

### Источники и литература

- 1) Жигалов Б.С. КВЖД в дальневосточной политике России (1906–1914 гг.) // Вестник Томского университета. История. 2008. №1(2). С. 24–44.
- 2) Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX вв. СПб., 2008. – 668 с.
- 3) Беляева Н.А. От порто-франко к таможене. Очерк региональной истории российского протекционизма. Владивосток, 2003. – 212 с.