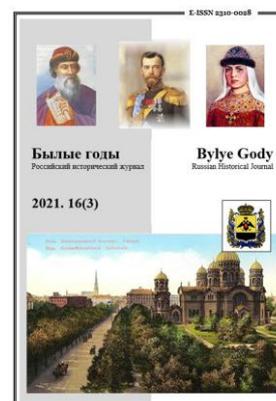


Copyright © 2021 by Cherkas Global University  
 Copyright © 2021 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the USA  
 Co-published in the Slovak Republic  
 Bylye Gody  
 Has been issued since 2006.

E-ISSN: 2310-0028  
 2021. 16(3): 1433-1442  
 DOI: 10.13187/bg.2021.3.1433  
 Journal homepage: <http://ejournal52.com>



## Chinese Eastern Railway as a Means of Implementing Russia's Far Eastern Policy in the late 19th – early 20th centuries

Liudmila M. Medvedeva <sup>a, \*</sup>

<sup>a</sup> Institute of History, Archeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, Russian Federation

### Abstract

The article deals with the role that the Chinese Eastern Railway (CER) played in the implementation of the Russian strategies at the late 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries. Based on published and archival materials it provides a glimpse of the aspects of Russia's foreign policy as well as conditions and factors affecting the construction and operation of the railway. It gives attention to the relations of Russia with the countries competing for spheres of influence in China and Korea and provides an assessment of material resources involved in the construction and maintenance of the railway as well as that of its freight operations. The analysis of the impact that the railway had on the colonization of the territory and the development of the productive base and trade in Manchuria is proposed. The public attitude of Russia towards the situation in the CER zone is shown. Conclusions concerning the appropriateness of the construction of the railway on the territory of Northeast China and its consequences are drawn. It is noted that the expectations for the CER as a tool of political and economic expansion of Russia had but a non-lasting effect and eventually failed. Russia's trade and productive capacity against the leading and growing economic and financial systems of other countries lagged behind in terms of dynamics and scale. As a result of the short-sighted policies pursued by the government and erroneous prioritizations, the Russian Far East lost viable opportunities to develop available resources and achieve socio-economic growth. Losses that Russian suffered in the East in the early 20<sup>th</sup> century made the tsarist government to adopt more considered strategies in the region.

**Keywords:** Chinese Eastern Railway, transport, regional policy, Far East, Manchuria, Northeast China.

### 1. Введение

Развитие государств и народов в значительной мере зависит от способности власти предвидеть последствия предпринимаемых действий. Оценка перспективы – одна из сложнейших процедур общественного управления, но именно ее качество выступает залогом рациональности и успешности проводимой политики. С этой точки зрения представляет интерес изучение опыта реализации крупномасштабных проектов, оказавших заметное влияние на ход исторических событий и судьбы имеющих к ним отношение стран. К таким проектам можно отнести строительство Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), самым тесным образом связанной с осуществлением дальневосточной политики России, уроки которой вполне актуальны для разработки современной региональной стратегии. Сохранение и наращивание ресурсного и производственного потенциала восточных районов России относится к первостепенным задачам, имеющим значение для внутреннего развития страны и ее международного позиционирования. В процессе социально-экономических преобразований на Дальнем Востоке важную роль играет совершенствование транспортной системы. Общественно-историческая практика ее формирования в регионе может

\* Corresponding author

E-mail addresses: [medvedeva\\_l@mail.ru](mailto:medvedeva_l@mail.ru) (L.M. Medvedeva)

послужить фундаментом для создания научно-обоснованных планов расширения и инновационного переоснащения транспортной сети.

## 2. Материалы и методы

Источниковой базой научного анализа послужили материалы Российского государственного исторического архива Дальнего Востока (Владивосток, Российская Федерация), содержащие данные о политике власти в отношении Дальнего Востока, о развитии транспорта в регионе и его последствиях. Нарративные источники позволили получить сведения о реакции общественности на сооружение КВЖД и ее влиянии на дальневосточную экономику.

Использована информация, представленная в трудах исследователей, рассматривавших проблемы договорных российско-китайских отношений относительно строительства и эксплуатации КВЖД, ее роли в решении экономических и геополитических интересов России. Изучение историографии позволило проследить эволюцию взглядов на историю КВЖД.

В работе использованы принципы историзма и объективности, направленные на получение научного, достоверного, лишенного предвзятости знания о происхождении и развитии предмета исследования. Для целостного восприятия связанных с КВЖД событий применен метод моделирования, давший возможность представить существенные политические и социально-экономические факторы, условия и движущие силы, оказавшие влияние на строительство и эксплуатацию дороги, в виде элементов содержательной системы, которая в свою очередь выступила частью исторической реконструкции более масштабных общественных и международных процессов. Такой подход обеспечил исследование истории КВЖД в тесной связи с конкретно-исторической обстановкой. Посредством метода сравнения устанавливались изменения качественных и количественных показателей, приведенных для аргументации содержащихся в статье положений. Анализ исторических явлений, их признаков, свойств и отношений привел к пониманию причинно-следственных связей. Синтез данных о тенденциях развития, сложившихся в зоне влияния КВЖД, позволил сделать обобщения и выводы о ее роли в дальневосточной политике России.

## 3. Обсуждение

К наиболее изученным в истории КВЖД можно отнести вопросы, касающиеся договоров о сооружении и условиях эксплуатации дороги (Салогуб, 2015; Старовойтова, 2016), урегулирования прав собственности и организации управления на Китайско-Восточной железной дороге в 1920–1940-е годы (Наземцева, 2016; Кротова, 2020), конфликтов на КВЖД (Кротова, 2013; Дацышен, 2018; Мильбах, 2018), тесно связанной с историей дороги русской эмиграции в Маньчжурии (Мелихов, 2003; Василенко, 2005; Пашин, 2018).

Исследователи проявили значительный интерес к проблеме влияния КВЖД на развитие китайских и российских территорий. В первые десятилетия эксплуатации дороги специалисты указывали на неэффективность ее коммерческой деятельности (Головачев, 1904; Харбинский, 1908). Для историографии советского периода характерен акцент на расширение социально-экономических контактов России и Китая в связи со строительством КВЖД. Приведенные в трудах исторические факты свидетельствуют о более интенсивном развитии Маньчжурии в сравнении с российскими территориями (Мясников и др., 1987; Романова, 2017). В современной научной литературе авторы более определенно высказывают точку зрения, согласно которой в связи с сооружением КВЖД и арендой Ляодунского полуострова произошло снижение деловой активности на российских дальневосточных торговых, промышленных, транспортных предприятиях и ее смещение в Северо-Восточный Китай (Молчанова, 2018). Отмечается значительный рост населения, развитие промышленности, торговли и культурно-просветительских учреждений в Маньчжурии в зоне влияния КВЖД (Чапыгин, 2014; Мамаева, 2018; Самойлов, 2018; Мещеряков, Антропов, 2019).

В историографии КВЖД дискуссионными представляются вопросы о целесообразности строительства железной дороги на территории Китая и соответствии этого проекта интересам России. Исследователи отмечают, что в начале XX в. в кругах государственных, военных и общественных деятелей развернулась полемика относительно ситуации в Маньчжурии (Ходяков, 2018). Среди военных экспертов имелось мнение, что договоры о строительстве КВЖД и аренде Порт-Артура дали возможность вести военные действия в период русско-японской войны не на своей территории (Гиппиус, 1905). В правительственных кругах выдвигалась позиция, основанная на убеждении, что Маньчжурия и Корея не стоили войны с Японией (Белозерова, 2017). В советской историографии проблема геополитического влияния КВЖД на международные отношения рассматривалась опосредованно и не сопровождалась четкими выводами. В последние годы единства по спорным вопросам не достигнуто, но более конкретно высказывается мысль о том, что российские власти не сумели использовать КВЖД в качестве орудия упрочения своих позиций на Дальнем Востоке (Жигалов, 2008).

В китайской историографии сформировался неоднозначный подход к оценке истории КВЖД. Отмечается, что Россия, наряду с Великобританией, США и Японией, участвовала в борьбе за колониальный раздел Китая и КВЖД являлась средством расширения ее влияния в Маньчжурии.

Авторы в то же время признают стимулирующее влияние КВЖД на модернизационные процессы в Северо-Восточном Китае (杜君, 2000; Чэнь Цюцзе, 2011; 董艳玲, 2021).

#### 4. Результаты

В конце XIX в. потенциал России на Дальнем Востоке характеризовался низким уровнем заселенности территории, слабостью самостоятельной производственной базы и транспортных связей, сложностью формирования и содержания армии и флота. На фоне усиления борьбы западных держав за раздел мира на сферы влияния в политике России на Дальнем Востоке обозначились два направления: первое заключалось в углублении процесса социально-экономического освоения региона и укреплении обороноспособности восточных рубежей, второе – в экспансии в Северо-Восточный Китай и Корею. Существенным препятствием на пути следования указанным курсам служила неразвитость транспортных коммуникаций, и важным шагом на пути его устранения стала Транссибирская железнодорожная магистраль.

Согласно утвержденному проекту, сооружение дороги предусматривалось на российской территории, но планы изменились под воздействием внешних факторов. В 1895 г. завершилась японо-китайская война, и Япония как победившая сторона, кроме прочих уступок, получала по Симоносекскому договору Ляодунский полуостров. Россия, опасаясь за свои владения в Приморской области, совместно с Германией и Францией предъявила Японии требование отказаться от полуострова. Аннексия территории была заменена дополнительной контрибуцией. Оказав таким образом поддержку Китаю в защите суверенных прав, Россия могла рассчитывать на удовлетворение своих интересов с его стороны. В свою очередь Китай, вынужденный лавировать в попытках найти союзников в противостоянии внешней агрессии, шел на уступки своему близкому соседу.

В сложившихся обстоятельствах в российских правительственных кругах обсуждалась идея провести Транссибирскую магистраль из Забайкалья на восток через Монголию и Маньчжурию. Ее настойчивым проводником стал министр финансов С.Ю. Витте. По его собственному утверждению, в то время «было очень мало лиц, которые знали бы вообще, что такое Китай, имели бы ясное представление о географическом положении Китая, Кореи, Японии, о соотношении всех этих стран... Только что назначенный министром иностранных дел князь Лобанов-Ростовский тоже не имел никакого понятия о делах Дальнего Востока» (Витте, 1991: 327). Выбор маньчжурского направления железной дороги объяснялся возможностью ускорить строительство и снизить расходы за счет сокращения пути; создать транзитную линию, соединяющую страны Азии и Европы; включить в хозяйственный оборот благоприятные в природно-климатическом отношении территории; обеспечить выход на новые рынки. Несомненно, среди весомых мотивов было стремление противодействовать распространению влияния в Китае других стран и способствовать укреплению позиций России.

Решительность и предприимчивость С.В. Витте в переговорах с царем и представителями китайской стороны принесли свои плоды. В 1896 г. был заключен русско-китайский договор о создании союза на случай нападения Японии на Россию, Китай или Корею и о предоставлении Русско-Китайскому банку, главными акционерами которого на тот момент были французы и русские, права на сооружение КВЖД. Согласно контракту между банком и цинским правительством, для ее строительства и эксплуатации было создано Общество КВЖД. Работы по укладке путей начались в 1897 г.

Политика иностранных держав в отношении Китая приобретала все более наступательный характер. В ноябре 1897 г. Германия захватила в бухте Цзяочжоу город Циндао и часть Шаньдунского полуострова. В декабре того же года российские военные корабли вошли в Порт-Артур. Взятие Германией и Россией двух полуостровов, замыкавших вход в Бохайский залив и блокировавших морской доступ в Маньчжурию, был серьезным геополитическим вызовом Британской империи. Англия отреагировала соглашением с Китаем об аренде военно-морской базы Вэйхайвэй на северном побережье Шаньдуна (Саркисов, 2015).

В марте 1898 г. была заключена конвенция об аренде Россией Порт-Артура и Дальнего и о предоставлении разрешения на соединение этих портов железнодорожными линиями с КВЖД. Порты и прилегающие к ним земли и водные пространства отдавались в пользование на 25 лет с сохранением верховного права владения территорией за Китаем. Россия получила возможность обустройства военно-морской базы, а также незамерзающего торгового порта. В правительственных кругах строились планы долгосрочного пребывания в Северо-Восточном Китае. Об этом свидетельствуют проекты переселения туда крестьян из России.

Российские железнодорожные концессии в Китае вызывали беспокойство Англии, которая активно использовала железные дороги для распространения своего торгово-экономического влияния в Китае. Урегулированию вопроса способствовало подписание русско-английского соглашения в апреле 1899 г. о разграничении сфер железнодорожного строительства в Китае. Россия обязалась не препятствовать Великобритании в районе Янцзы, а Великобритания не мешала России к северу от Китайской стены.

КВЖД вступила в эксплуатацию в июне 1903 г. Первым управляющим дорогой стал полковник Д.Л. Хорват, имевший большой опыт руководства железнодорожным транспортом. Именным высочайшим указом Правительствующему сенату от 30 июля 1903 г. из Приамурского генерал-губернаторства и Квантунской области было образовано особое наместничество. Среди полномочий наместника, обеспечивавшего высшую власть по всем частям гражданского управления во вверенном ему крае, числилось «верховное попечение о порядке и безопасности в местностях, состоящих в пользовании Китайской Восточной железной дороги» (РГИАДВ. Ф. 8. Оп. 1. Д. 16. Л. 10).

Вопреки надеждам на сокращение расходов на строительство за счет более благоприятных природно-климатических условий и меньшей протяженности пути, финансовые вложения оказались более значительными, чем ожидалось. Стоимость одной железнодорожной версты в Маньчжурии обошлась в 152 000 руб., Забайкальской линии – 77 170 руб., Уссурийской – 64 629 руб. (Мясников и др., 1987: 293). На сооружение КВЖД к 1 января 1904 г. было затрачено 374 955 597 руб. Официальное финансирование дороги осуществлялось акционерным обществом, но в действительности расходы ложились на российскую государственную казну. В 1897 г. удалось реализовать через Русско-Китайский банк облигационный заем для обеспечения Общества КВЖД, но в дальнейшем займы с процентами полностью приобретались Государственным банком России (Лукоянов, 2008: 105, 109).

Нахождение на чужой территории потребовало содержания охраны дороги. Особенно остро эта проблема встала в период восстания ихэтуаней в Китае, которое в 1900 г. распространилось на район КВЖД. Дороге был нанесен существенный ущерб, и для ликвидации разрушений потребовалось 72 млн руб. (Мясников и др., 1987: 293). Охранная стража КВЖД подверглась реорганизации и в январе 1901 г. была включена в состав Особого Заамурского округа отдельного корпуса Пограничной стражи с увеличением численного состава.

Уже в период строительства дороги общественность высказывала недовольство относительно чрезмерных расходов, хищений и беспорядков на КВЖД. В 1902 г. на страницах газеты «Владивосток» сообщалось, что служащие, рабочие и частные лица возбудили 15 тыс. дел против служб КВЖД, однако добиться справедливости в суде не представлялось возможным. Как отмечалось в газете, один из «маньчжурских заправил» на заявлении служащего о том, что он будет искать законности в суде, ответил: «Напрасно хлопчете..., Маньчжурия поставлена вне закона» (Владивосток, 1902: 5).

Строительство дороги существенным образом повлияло на социально-экономические процессы в Маньчжурии. Оно привлекло значительное число рабочих и специалистов из России и Китая. На главной линии КВЖД на 1 июня 1901 г. работало 8 600 русских мастеровых и рабочих; китайцев, которых в основном нанимали чернорабочими, насчитывалось 41 500 чел. и 20 000 чел. на южной ветке дороги. (Мясников и др., 1987: 320). Вместе с обустройством станций, депо, мастерских и других обслуживающих дорогу предприятий развивались города и поселки. В зоне влияния КВЖД росла деловая активность как со стороны иностранных, так и со стороны китайских предпринимателей. Для удовлетворения потребностей строительства русские промышленники занимались разработкой угольных копей, создавали лесные концессии. Им принадлежали маслобойные, мыловаренные, винокуренные, сахарные, кожевенные, кирпичные предприятия. На русские средства была построена первая электростанция в Маньчжурии (Артемьев и др., 1990: 293). Особое развитие получила мукомольная промышленность. В 1900 г. была основана «Первая Маньчжурская мукомольная компания». После открытия КВЖД в 1903 г. наблюдался высокий подъем инвестиций в мукомольное производство. В северо-восточных провинциях Китая, благоприятных для выращивания сои, второе место в хозяйственной структуре после мукомольного заняло маслобойное производство (董艳玲, 2021: 110). Принадлежавшие КВЖД суда осуществляли перевозки между российскими и китайскими портами.

Крупным железнодорожным узлом и торгово-промышленным центром стал Харбин. Численность населения города, образованного в результате объединения нескольких деревень, изначально составила 5 тыс. чел. Согласно проведенной в мае 1903 г. переписи населения, она выросла до 44 576 чел. (38 983 мужчин и 5 593 женщин), из них 28 338 чел. – китайских подданных, 15 576 – российских, 462 – японских и 200 – других (Чэнь Цюцзе, 2011: 81). Среди граждан России были представители разных национальностей: немцы, грузины, поляки, латыши, литовцы, евреи и др. Межнациональное взаимодействие не ограничивалось производственной сферой. В Харбине развивалась культурно-просветительная деятельность, создавались образовательные учреждения. Архитектура города отражала многообразие и взаимопроникновение стилей и национальных традиций.

В отличие от Маньчжурии, получившей мощный стимул к развитию в связи со строительством КВЖД, российские дальневосточные территории отставали по состоянию и динамике социально-экономических процессов. К началу сооружения дороги в северной Маньчжурии проживало около 2 млн чел. (Мясников и др., 1987: 329). По данным переписи 1897 г., в Амурской области числилось 103 909 чел., в Приморской – 112 944. Объемы производимого хлеба не удовлетворяли потребности населения. Только в 1900 г. через порт Владивосток было доставлено 1 303 тыс. пудов хлеба из Китая, 260 тыс. из Японии и 1 356 тыс. из Америки. В Уссурийском крае в указанном году дефицит хлеба

составил 1137 тыс. пудов (Головачев, 1904: 68, 79, 82). Непривычные для переселенцев из центральной России природно-климатические условия земледелия, большие трудозатраты при низкой стоимости сельскохозяйственной продукции, дороговизна кредитов и рабочей силы, конкуренция корейских и китайских производителей и другие причины тормозили развитие земледелия.

По значению для экономики региона и государства ведущие позиции в промышленности занимала золотодобыча. В 1895–1899 гг. в Амурской области среднегодовая добыча золота составила 391 пуд, в Приморской – 127 пудов (Алексеев, Морозов, 1989: 84, 87). Второе место в горнорудной промышленности принадлежало угледобыче. Выработка на одного работающего в отрасли была в 2 раза ниже, чем общероссийский показатель (Подсчитано по: Алексеев, Морозов, 1989: 96). Основным потребителем угля выступали армия и флот. Лов рыбы и промысел морских животных развивался в трудной конкуренции с японскими рыбаками. Экономика Дальнего Востока в значительной степени зависела от казенных вложений в содержание армии и укрепление обороны, и это в значительной степени определяло структуру промышленного производства городов, представленную, главным образом, механическими мастерскими, кирпичными заводами, мукомольными и солеваренными предприятиями. Гражданское фабрично-заводское хозяйство развивалось медленно, что не способствовало расширению внутреннего рынка и создавало отрицательный баланс экспортно-импортных операций. За период с 1897 по 1902 г. во Владивосток было ввезено на судах грузов 97 273 306 пудов, а вывезено в 4,8 раза меньше – 20 096 722 пудов (Подсчитано по: РГИАДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 1749. Л. 100об.).

В январе 1902 г. на имя руководителя Главного управления торгового мореплавания и портов великого князя Александра Михайловича поступила записка, в которой говорилось, что рынки северной Маньчжурии, которыми ранее располагал Приамурский край, утрачены. На них, благодаря КВЖД, связавшей Дальний и Инкоу с Харбином, а через него со станциями Маньчжурия и Пограничный, проникли иностранные предприниматели и заполнили товарами. Торговлю в северо-восточной Корее продвигали японские и китайские компании со стороны портов Цуруга, Шанхай, Чифу без всякого участия Владивостока. Даже Сахалин и север Приморской области, изъятые из таможенного обложения, удовлетворяли свои потребности на зарубежных рынках (РГИАДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 1673. Л. 23об., 24). Министр финансов С.Ю. Витте, вернувшись из поездки на Дальний Восток в 1902 г., отмечал, что условия, в которых находится Владивостокский порт, являются тормозом правильной постановки таможенного дела и причиной обоснованных претензий местного купечества (РГИАДВ. Ф. 8. Оп. 1. Д. 16. Л. 156).

Военный губернатор Приморской области по областному управлению в январе 1903 г. писал приамурскому генерал-губернатору: «Правительство, преследуя в Приамурском крае свои специальные задачи, вложило немало энергии и средств на колонизацию его, развитие в нем торговли, промышленности и разного рода учреждений. Однако тяжелые условия, в которые попал Приамурский край за последние два года, едва не погубили всех затраченных трудов. Недавние события не только приостановили процветание края, но грозили привести развитие к упадку. Из городов Приамурья сильнее других пострадал Владивосток, в коем недавно нахлынувший кризис нанес коммерческому миру весьма существенный материальный ущерб» (РГИАДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 1673. Л. 23об., 21).

Перемещение торгово-экономической активности в Северо-Восточный Китай и Корею снижало потенциал развития российского Дальнего Востока. Вместе с тем на почве соперничества за влияние в Северо-Восточном Китае и Корее росли противоречия России с Японией, которые нарушили баланс сил и привели к войне. Японии к ее началу удалось укрепить свои стратегические силы. Она заручилась поддержкой Англии, заключив с ней оборонительный союз в 1902 г. После войны с Китаем Япония приняла программу судостроения, в которую входило создание броненосной эскадры и которую она осуществляла при финансовой поддержке англичан. Россия, не рассматривавшая до начала XX в. своих восточных соседей в качестве серьезной угрозы, с опозданием приступила к проекту увеличения военно-морского флота. К началу русско-японской войны 1-я Тихоокеанская русская эскадра на Дальнем Востоке имела 55 боевых кораблей, японская эскадра – 78 кораблей (Подсчитано по: Петров, 1927). Русские войска на Дальнем Востоке к 1904 г. уступали японской армии в живой силе в 3 раза, в артиллерии в 8 раз, в пулеметах в 18 (Сахаров, 2007: 302).

Война заставила российских государственных деятелей по-новому взглянуть на расстановку сил на дальневосточных рубежах. В январе 1905 г. наместник императора на Дальнем Востоке генерал-адъютант Е.И. Алексеев, обращаясь к управляющему делами Особого комитета Дальнего Востока, выражал озабоченность положением дел и писал, что европейские державы и Соединенные Штаты Америки вступили в соревнование за обладание берегами Тихого океана, причем промышленники, торговцы этих стран успели приобрести на востоке крупные коммерческие интересы. Сами восточные государства с Японией во главе быстро идут вперед, перенимая европейскую технику и завязывая финансовые и коммерческие отношения с прочими странами. Государственные займы, учреждение таможен, постройка военного флота, организация сухопутных войск, сооружение железных дорог,

разработка горных богатств, оборудование портов происходят в этих странах при содействии иностранцев и иностранных правительств (РГИАДВ. Ф. 8. Оп. 1. Д. 16. Л. 163).

Поражение в войне побудило российское правительство пересмотреть внешнеполитический курс на востоке. Дипломатическим путем урегулировались отношения с Японией. Соглашениями 1907 и 1910 г., конвенцией 1912 г., обязуясь уважать территориальную целостность друг друга, Россия и Япония разделили Северо-Восточный Китай на сферы специальных интересов. Договором 1916 г. они признали необходимость противодействовать установлению в Китае политического господства какой-либо третьей державы и обязались в случае вовлечения в войну в результате такого противодействия оказывать друг другу военную помощь.

Претерпела изменения государственная стратегия развития российского Дальнего Востока. Началось строительство Амурской железной дороги, и протяженность дальневосточных железных дорог за 1910–1916 г. увеличилась в 2,4 раза. В 1909 г. был создан Комитет по заселению Дальнего Востока, разработавший меры поддержки переселенческого движения. С 1901 по 1916 г. в регион переселилось 287 тыс. чел. Государственные расходы на укрепление обороны и развитие Дальнего Востока с 1909 по 1914 г. выросли с 55 млн руб. до 105 млн руб. (Артемьев и др., 1990: 309-310). Наблюдалась позитивная динамика в земледелии и промышленности, вырос объем товарного производства. Поддержку и развитие получил торговый флот и портовое хозяйство. Росло влияние Владивостокского порта, который вплоть до революционных событий в России успешно конкурировал с портом Дайрен в перевозках маньчжурских хлебоэкспортных грузов. Если в 1903 г. грузооборот КВЖД с Владивостоком составил 81,9 тыс. т, то в 1909 г. – 302 тыс. т. В 1916 г. 75 % маньчжурского экспорта шло через Владивосток и 25 % – через Дайрен (Лагутин, 1927: 85).

Несмотря на потерю Порт-Артура, Дальнего и ведущей к ним южной части маньчжурской железнодорожной линии, российское правительство не теряло надежды на удержание позиций России в Северо-Восточном Китае с опорой на КВЖД и создавшуюся в ее зоне конъюнктуру, хотя в общественных кругах высказывалось недовольство неэффективным использованием дороги. По свидетельству современника, жизнь КВЖД стала входить в колею «бездоходной дороги, пролегающей по чужеземной территории». Военный корреспондент, писатель и путешественник В.И. Немирович-Данченко, давая образную характеристику Харбину, писал, что это «разорившийся подрядчик, с луженым горлом, воровской повадкой, щеголяющий в опорках и расколовшемся козырьке» (Харбинский, 1908: 101-102).

Отсутствие должного контроля за деятельностью КВЖД порождало многочисленные нарушения: выдачу ссуд под несуществующие товары, возмещение ущерба за вымышленную утрату грузов и т.д. Проводимая в зоне влияния КВЖД тарифная политика нередко ставила в неравные условия российские предприятия. Коммерческие агенты дороги, принимая участие в торговых делах, продвигали интересы маньчжурских дельцов в вывозе леса, муки, рыбы. В 1906–1908 гг. служебные и военные грузы превалировали в перевозках КВЖД. Ее коммерческая деятельность не приносила доходов. Расходы на содержание КВЖД в 1907 г. составили 12 343 005 руб., из них на охрану дороги – 11 045 400 руб., гражданскую часть – 383 710 руб., полицейскую часть – 370 068 руб., отдел по сношению с китайскими властями – 202 672 руб., судебные учреждения – 54 435 руб., земельный отдел – 139 518 руб. и пр. (Харбинский, 1908: 31-32, 37, 93).

Превышение эксплуатационных доходов над расходами было достигнуто лишь в 1910 г. Однако полученные средства шли на погашение облигационного долга и поглощались инфляцией. В то же время из общего объема русских инвестиций в Китай, составивших в 1914 г. 925,8 млн руб., в Маньчжурию было вложено 851,4 млн руб., в том числе 708,5 млн руб. – в КВЖД (Мясников и др., 1987: 297). Работа дороги стала более эффективной в период Первой мировой войны. Большая прибыль была получена на КВЖД только в 1915–1917 гг. (66,15 млн руб.). За указанный период товарооборот и перевозка пассажиров заметно выросли по сравнению с предшествующими годами (Лукоянов, 2008: 108).

Интересы России в Северо-Восточном Китае поддерживались торгово-экономической деятельностью. К 1914 г. частные вложения российских предпринимателей в Маньчжурии составили почти 91 млн рублей. Торговый дом «И.Я. Чуринов и К<sup>о</sup>», открывший отделения в Харбине, Мукдене и Цицикаре, владел собственностью в Китае на 3 млн рублей. Торговый оборот России с Маньчжурией в 1909 г. составлял 66 % всего оборота России с Китаем. Однако ввоз иностранных товаров в Северо-Восточный Китай развивался более быстрыми темпами, чем российских. Дайрен, ставший одним из крупнейших портов Китая, уступая по размерам грузооборота лишь Шанхаю, приобретал ведущие позиции в Маньчжурии (Жигалов, 2008: 41-42). Южно-Маньчжурская железная дорога расширяла свою коммерческую деятельность, способствуя проникновению японских товаров в Северо-Восточный Китай.

## 5. Заключение

В течение XIX в. основной вектор внешней политики и глобальные интересы России были направлены на запад. Своих азиатских соседей она не относила к числу влиятельных игроков на международной арене, способных послужить серьезной угрозой ее восточным границам. Принимая

решение о сооружении КВЖД на территории Китая, российские правящие круги исходили из традиционной оценки ситуации, предполагавшей отсутствие серьезного противодействия, и из тех возможностей, которые возникли в связи с трудностями, переживаемыми Китаем. Российская стратегия в Маньчжурии была нацелена на экспансию на почве мирного взаимодействия с цинским правительством. Однако к концу XIX в. противостояние западных держав в попытках распространить свое влияние на Китай обострилось. В борьбу за территориальные приобретения вступила Япония. Усилившееся иностранное давление на Китай повысило уровень напряженности его внутренних сил. Россия была втянута в локальные конфликты и в войну, к которой была не готова.

Строительство и эксплуатация КВЖД, поглотившие значительные материальные средства российской казны, оказали большое влияние на развитие Маньчжурии, но надежды на нее как на инструмент политической и экономической экспансии России дали непродолжительный эффект и в конечном счете оказались несостоятельными. Российский торгово-промышленный потенциал в конкуренции с лидирующими и растущими финансово-экономическими системами других стран проигрывал и по динамике, и по масштабам.

В результате недальновидной политики правительства и ошибочной расстановки приоритетов российский Дальний Восток терял возможности реализации имеющихся ресурсов и социально-экономического роста. Потери, понесенные Россией на востоке в начале XX в., заставили царское правительство обратиться к более взвешенной политике.

### Литература

- Алексеев, Морозов, 1989 – Алексеев А.И., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в. – 1917 г.). М., 1989. 224 с.
- Артемьев и др., 1990 – Артемьев А.Р. Галлямова Л.И., Иващенко Л.Я. и др. История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма (XVII в. – февраль 1917 г.). М., 1990. 471 с.
- Белозерова, 2017 – Белозерова О.А. Позиция и взгляды военного министра А.Н. Куропаткина в связи с решением Маньчжурского вопроса накануне русско-японской войны (1904–1905) // *Мир политики и социологии*. 2017. № 1. С. 23–34.
- Василенко, 2005 – Василенко Н.А. Российская эмиграция в Маньчжурии накануне и в годы войны // *Россия и АТР*. 2005. № 2. С. 20–25.
- Витте, 1991 – Витте С.Ю. Избранные воспоминания, 1849–1911 гг. М., 1991. 708 с.
- Владивосток, 1902 – Владивосток, 21 апреля, 1902, № 17.
- Гиппиус, 1905 – Гиппиус А. О причинах нашей войны с Японией // *Военный вестник*. 1905. № 6. С. 165–176.
- Головачев, 1904 – Головачев П. Россия на Дальнем Востоке. СПб., 1904. 216 с.
- Дацышен, 2018 – Дацышен В.Г. «Конфликт на КВЖД 1926 г.» и «конфликт на КВЖД 1929 г.»: сравнительно-исторический анализ советской политики // *Сравнительная политика*. 2018. Т. 9. № 4. С. 67–82.
- Жигалов, 2008 – Жигалов Б.С. КВЖД в дальневосточной политике России (1906–1914 гг.) // *Вестник Томского государственного университета. История*. 2008. № 1. С. 24–44.
- Кротова, 2013 – Кротова М.В. Конфликт на КВЖД 1929 г.: Информационная война и политические настроения русских в Маньчжурии // *Вестник РГГУ. Серия «История. Философия. Культурология. Востоковедение»*. 2013. № 10. С. 85–97.
- Кротова, 2020 – Кротова М.В. Уроки истории: особенности советско-китайского управления КВЖД в 1920-е годы // *Сравнительная политика*. 2020. Т. 11. № 2. С. 166–176.
- Лагутин, 1926 – Лагутин А.Н. Железнодорожный транспорт // *Экономика Дальнего Востока*. Сб. М., 1926. С. 89–95.
- Лукоянов, 2008 – Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX вв. СПб., 2008. 668 с.
- Мамаева, 2018 – Мамаева Т.Г. Российское предпринимательство в Маньчжурии (конец XIX века – 1917 год) // *Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке*. 2018. Т. 15. № 3. С. 201–204.
- Мелихов, 2003 – Мелихов Г.В. Белый Харбин: Середина 20-х. М., 2003. 440 с.
- Мещеряков, Антропов, 2019 – Мещеряков А.Ю. Антропов О.К. Особенности российской колонизации Маньчжурского края в конце XIX – начале XX в. // *Манускрипт*. 2019. Т. 12. Вып. 4. С. 35–40.
- Мильбах, 2018 – Мильбах В.С. Оперсводки штаба РККА о вооруженном конфликте на Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД) // *Гуманитарные проблемы военного дела*. 2018. № 1. С. 83–87.
- Молчанова, 2018 – Молчанова Е.Г. Реакция предпринимателей Владивостока на дальневосточную политику России в конце XIX – начале XX в. // *Общество: философия, история, культура*. 2018. № 5. С. 27–29.
- Мясников и др., 1987 – Мясников В.С., Сапожников Б.Г., Соловьев Ф.В. и др. История Северо-Восточного Китая XVII – XX вв. Кн. 1. Маньчжурия в эпоху феодализма (XVII – начало XX в.). Владивосток, 1987. 424 с.

**Наземцева, 2016** – Наземцева Е.Н. Проблема правопреемственности имущества бывшей Российской империи в советско-китайских отношениях 1920-х гг. // *Общество и государство в Китае*. 2016. Т. 46. № 2. С. 551-559.

**Пашин, 2018** – Пашин В.П. КВЖД и русская белая эмиграция (вторая половина 1920-х гг. // *Вестник Уральского государственного университета. Серия «Социально-гуманитарные науки»*. 2018. Т. 18. № 3. С. 107-110.

**Петров, 1927** – Петров М.А. Обзор главнейших кампаний и сражений парового флота в связи с эволюцией военно-морского искусства. Л., 1927. 562 с.

**РГИАДВ** – Российский государственный исторический архив Дальнего Востока.

**Романова, 2017** – Романова Г.Н. Российские инвестиции и предпринимательство как внешний фактор модернизации Северо-Восточного Китая (рубеж XIX – XX вв.) // *Общество и государство в Китае*. 2017. Т. 47. № 1. С. 675-684.

**Салогуб, 2015** – Салогуб Я.Л. Особенности русско-китайского договора концессии на строительство Китайской Восточной железной дороги (КВЖД) 1896 г. // *Ученые записки юридического факультета*. 2015. № 38. С. 157-163.

**Самойлов, 2018** – Самойлов Н.А. Историческое наследие КВЖД и формирование образа России на Северо-Востоке Китая // *Ученые записки Петрозаводского государственного университета*. 2018. № 2. С. 88-94.

**Саркисов, 2015** – Саркисов К.О. Россия и Япония. Сто лет отношений (1817–1917). М., 2015. 375 с. [Электронный ресурс]. URL: <https://russiajapansociety.ru/?p=23026>

**Сахаров, 2007** – Сахаров А.Н. Русско-японская война 1904–1905 гг. Реальность и вымыслы // *Вестник российской академии наук*. 2007. Т. 77. № 4. С. 301-308.

**Старовойтова, 2016** – Старовойтова Е.О. Российско-китайские отношения в 1891–1896 гг. и деятельность российского посланника в Пекине А.П. Кассини // *Проблемы Дальнего Востока*. 2016. № 6. С. 137-146.

**Харбинский, 1908** – Харбинский С. Что такое Китайская Восточная ж. д. и куда идут ее миллионы? Спб., 1908. 136 с.

**Ходяков, 2018** – Ходяков М.В. Китайско-Восточная железная дорога и эмиссия бон Русско-Азиатского банка в 1918–1919 гг. // *Новейшая история России*. 2018. Т. 8. № 2. С. 355-367.

**Чапыгин, 2014** – Чапыгин И.В. Русские на территории Маньчжурии и в полосе КВЖД (период XVII – начало XX в.) // *Известия лаборатории древних технологий*. 2014. № 3. С. 51-60.

**Чэнь Цюцзе, 2011** – Чэнь Цюцзе. Влияние КВЖД на численность населения Харбина // *Россия и АТР*. 2011. № 1. С. 80-85.

**杜君, 2000** – 杜君. 1917–1924年苏俄在中东铁路问题上的对华政策再探 // *史学集刊*. 2000. № 4. 36-42 页.

**董艳玲, 2021** – 董艳玲. 中东铁路的修筑对哈尔滨经济的影响 // *商业文化*. 2021. № 15. 110-111页.

## References

**Alekseev, Morozov, 1989** – Alekseev, A.I. Morozov, B.N. (1989). Osvoenie russkogo Dal'nego Vostoka (konec XIX v. – 1917 g.). [Development of the Russian Far East (late 19th century – 1917)]. М. 224 p. [in Russian]

**Artem'ev i dr., 1990** – Artem'ev, A.R. Gallyamova, L.I., Ivashchenko, L.Ya. i dr. (1990). Istoriya Dal'nego Vostoka SSSR v epohu feodalizma i kapitalizma (XVII v. – fevral' 1917 g.) [History of the Far East of the USSR in the era of feudalism and capitalism (17th century - February 1917)]. М. 471 p. [in Russian]

**Belozeroва, 2017** – Belozeroва, O.A. (2017). Poziciya i vzglyady voennogo ministra A.N. Kuropatkina v svyazi s resheniem Man'chzhurskogo voprosa nakanune russko-yaponskoj vojny (1094–1905) [The position and views of the Minister of War A.N. Kuropatkin in connection with the solution of the Manchurian question on the eve of the Russian-Japanese war (1094–1905)]. *Mir politiki i sociologii*. 1: 23-34. [in Russian]

**Dacyshen, 2018** – Dacyshen, V.G. (2018). «Konflikt na KVZHD 1926 g. i «konflikt na KVZHD 1929 g.»: sravnitel'no-istoricheskij analiz sovetsoj politiki [«The conflict at the CER in 1926» and the "conflict at the CER in 1929": a comparative historical analysis of Soviet politics]. *Sravnitel'naya politika*. 9(4): 67-82. [in Russian]

**Du Czyun', 2000** – Du Czyun' (2000). Peresmotr politiki Kitaya po voprosam sovetso-rossijskoj Kitajskoj Vostochnoj zheleznoj dorogi s1917po1924 g. [Revision of China's policy on the Soviet-Russian Sino-Eastern Railway from 1917 to 1924]. *Sobranie istorii*. 4: 36-42. [in Chinese]

**Dun Yan'lin, 2021** – Dun Yan'lin (2021). Vliyanie stroitel'stva Kitajsko-Vostochnoj zheleznoj dorogi na ekonomiku Harbina [Impact of the construction of the Chinese Eastern Railway on the economy of Harbin]. *Torgovaya kul'tura*. 15: 110-111. [in Chinese]

**Chapygin, 2014** – Chapygin, I.V. (2014). Russkie na territorii Man'chzhurii i v polose KVZHD (period XVII – nachalo XX v.) [Russians on the territory of Manchuria and in the strip of the Chinese Eastern Railway (period XVII – early XX century)]. *Izvestiya laboratorii drevnih tekhnologij*. 3: 51-60. [in Russian]

- Chen Cyucze, 2011** – *Chen Cyucze*. (2011). Vliyanie KVZHD na chislennost' naseleniya Harbina [The influence of the CEEC on the population of Harbin]. *Rossiya i ATR*. 1: 80-85. [in Russian]
- Gippius, 1905** – *Gippius, A.* (1905). O prichinah nashej vojny s Yaponiej [About the reasons for our war with Japan]. *Voennyj vestnik*. 6: 165-176. [in Russian]
- Golovachev, 1904** – *Golovachev, P.* (1904). Rossiya na Dal'nem Vostoke [Russia in the Far East]. SPb. 216 p. [in Russian]
- Harbinskij, 1908** – *Harbinskij, S.* (1908). Chto takoe Kitajskaya Vostochnaya zh.d. i kuda idut ee milliony? [What is China East Railway and where are her millions going?]. SPb. 136 p. [in Russian]
- Hodyakov, 2018** – *Hodyakov, M.V.* (2018). Kitajsko-Vostochnaya zheleznaya doroga i emissiya bon Russko-Aziatskogo banka v 1918-1919 gg. [Chinese Eastern Railway and the issue of bonds of the Russian-Asian Bank in 1918-1919]. *Novejshaya istoriya Rossii*. 8(2): 355-367. [in Russian]
- Krotova, 2013** – *Krotova, M.V.* (2013). Konflikt na KVZHD 1929 g.: Informacionnaya vojna i politicheskie nastroyeniya russkih v Man'chzhurii [Conflict on the Chinese Eastern Railway in 1929: Information Warfare and Political Sentiments of Russians in Manchuria]. *Vestnik RGGU. Seriya: Istorija. Filosofiya. Kul'turologiya. Vostokovedenie*. 10: 85-97. [in Russian]
- Krotova, 2020** – *Krotova, M.V.* (2020). Uroki istorii: osobennosti sovetsko-kitajskogo upravleniya KVZHD v 1920-e gody [History Lessons: Features of the Soviet-Chinese Administration of the CER in the 1920s]. *Sravnitel'naya politika*. 11(2): 166-176. [in Russian]
- Lagutin, 1926** – *Lagutin, A.N.* (1926). Zheleznodorozhnyj transport [Railway transport]. *Ekonomika Dal'nego Vostoka*. Sb. M. Pp. 89-95. [in Russian]
- Lukoyanov, 2008** – *Lukoyanov, I.V.* (2008). «Ne otstat' ot derzhav...» Rossiya na Dal'nem Vostoke v konce XIX – nachale XX vv. [Keeping up with the powers ..." Russia in the Far East in the late XIX – early XX centuries]. SPb. 668 p. [in Russian]
- Mamaeva, 2018** – *Mamaeva, T.G.* (2018). Rossijskoe predprinimatel'stvo v Man'chzhurii (konec XIX veka – 1917 god) [Russian entrepreneurship in Manchuria (late 19th century - 1917)]. *Social'nye i gumanitarnye nauki na Dal'nem Vostoke*. 15(3): 201-204.
- Melihov, 2003** – *Melihov, G.V.* (2003). Belyj Harbin: Seredina 20-h [White Harbin: Mid 20s.]. M. 440 p. [in Russian]
- Meshcheryakov, Antropov, 2019** – *Meshcheryakov, A.Yi. Antropov, O.K.* (2019). Osobennosti rossijskoj kolonizacii Man'chzhurskogo kraja v konce XIX – nachale XX v. [Features of the Russian colonization of the Manchurian Territory at the end of the XIX – beginning of the XX century]. *Manuskript*. 12(4): 35-40. [in Russian]
- Mil'bah** – *Mil'bah, V.S.* (2018). Opersvodki shtaba RKKA o vooruzhennom konflikte na Kitajsko-Vostochnoj zheleznoj doroge (KVZHD) [Operational reports of the Red Army headquarters about the armed conflict on the Chinese-Eastern Railway (CER)]. *Gumanitarnye problemy voennogo dela*. 1: 83-87. [in Russian]
- Molchanova, 2018** – *Molchanova, E.G.* (2018). Reakciya predprinimatelej Vladivostoka na Dal'nevostochnuyu politiku Rossii v konce XIX – nachale XX v. [The reaction of Vladivostok entrepreneurs to the Far Eastern policy of Russia in the late 19th – early 20th centuries]. *Obshchestvo: filosofiya, istoriya, kul'tura*. 5: 27-29. [in Russian]
- Myasnikov i dr., 1987** – *Myasnikov, V.S., Sapozhnikov, B.G., Solov'ev, F.V. i dr.* (1987). Istoriya Severo-Vostochnogo Kitaya XVII – XX vv. Kn. 1 Man'chzhuriya v epohu feodalizma (XVII – nachalo XX v.) [History of Northeast China in the 17th – 20th centuries]. Vladivostok. 424 p. [in Russian]
- Nazemceva, 2016** – *Nazemceva, E.N.* (2016). Problema pravopremstvennosti imushchestva byvshej Rossijskoj imperii v sovetsko-kitajskih otnosheniyah 1920-h gg. [The problem of legal succession of the property of the former Russian Empire in the Soviet-Chinese relations of the 1920s.]. *Obshchestvo i gosudarstvo v Kitae*. 46(2): 551-559. [in Russian]
- Pashin, 2018** – *Pashin, V.P.* (2018). KVZHD i russkaya belaya emigraciya (vtoraya polovina 1920-h gg. [The Chinese Eastern Railway and the Russian white emigration (second half of the 1920s.]. *Vestnik Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Social'no-gumanitarnye nauki*. 18(3): 107-110. [in Russian]
- Petrov, 1927** – *Petrov, M.A.* (1927). Obzor glavnejshih kampanij i srazhenij parovogo flota v svyazi s evolyuciej voenno-morskogo iskusstva [An overview of the main campaigns and battles of the steam fleet in connection with the evolution of naval art]. L. 562 p. [in Russian]
- RGIADV** – Rossijskij gosudarstvennyj istoricheskij arhiv Dal'nego Vostoka [russian state historical archive of the Far East]. [in Russian]
- Romanova, 2017** – *Romanova, G.N.* (2017). Rossijskie investicii i predprinimatel'stvo kak vneshnij faktor modernizacii Severo-Vostochnogo Kitaya (rubezh XIX – XX vv.) [Russian investments and entrepreneurship as an external factor in the modernization of Northeast China (turn of the 19th – 20th centuries)]. *Obshchestvo i gosudarstvo v Kitae*. 47(1): 675-684. [in Russian]
- Salogub, 2015** – *Salogub, Ya.L.* (2015). Osobennosti rusko-kitajskogo dogovora koncessii na stroitel'stvo Kitajskoj Vostochnoj zheleznoj dorogi (KVZHD) 1896 g. [Features of the Russian-Chinese

concession agreement for the construction of the Chinese Eastern Railway (CER) in 1896]. *Uchenye zapiski juridicheskogo fakul'teta*. 38: 157-163. [in Russian]

**Samojlov, 2018** – *Samojlov, N.A.* (2018). Istoricheskoe nasledie KVZHD i formirovanie obraza Rossii na Severo-Vostoke Kitaya [Historical heritage of the Chinese Eastern Railway and the formation of the image of Russia in the Northeast of China]. *Uchenye zapiski Petrozavodskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2: 88-94. [in Russian]

**Sarkisov, 2015** – *Sarkisov, K.O.* (2015). Rossiya i Yaponiya. Sto let otnoshenij (1817 – 1917) Russia and Japan. One Hundred Years of Relationship (1817 – 1917)]. M. 375 p. [Electronic resource]. URL: <https://russijapansociety.ru/?p=23026> [in Russian]

**Saharov, 2007** – *Saharov, A.N.* (2007). Russko-yaponskaya vojna 1904-1905 gg. Real'nost' i vymysly [Russo-Japanese War 1904-1905 gg.]. *Vestnik rossijskoj akademii nauk*. 77(4): 301-308. [in Russian]

**Starovojtova, 2016** – *Starovojtova, E.O.* (2016). Rossijsko-kitajskie otnosheniya v 1891-1896 gg. i deyatel'nost' rossijskogo poslannika v Pekine A.P. Kassini [Russian-Chinese relations in 1891-1896 and the activities of the Russian envoy to Beijing A.P. Cassini]. *Problemy Dal'nego Vostoka*. 6: 137-146. [in Russian]

**Vasilenko, 2005** – *Vasilenko, N.A.* (2005). Rossijskaya emigraciya v Man'chzhurii nakanune i v gody vojny [Russian emigration in Manchuria on the eve and during the war]. *Rossiya i ATR*. 2: 20-25. [in Russian]

**Vitte, 1991** – *Vitte, S.Yu.* (1991). Izbrannye vospominaniya, 1849–1911 gg. [Selected Memoirs, 1849–1911]. M. 708 p. [in Russian]

**Vladivostok, 1902** – Vladivostok [Vladivostok], 21 aprelya, 1902. № 17. [in Russian]

**Zhigalov, 2008** – *Zhigalov, B.S.* (2008). KVZHD v dal'nevostochnoj politike Rossii (1906-1914 gg.) [CER in the Far Eastern policy of Russia (1906-1914)]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istorija*. 1: 24-44. [in Russian]

### **Китайско-Восточная железная дорога как средство реализации дальневосточной политики России в конце XIX – начале XX веков**

Людмила Михайловна Медведева<sup>a, \*</sup>

Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН,  
Российская Федерация

**Аннотация.** Статья посвящена роли Китайско-Восточной железной дороги в реализации дальневосточной политики России в конце XIX – начале XX вв. На основе опубликованных и архивных материалов дается представление о направлениях российского внешнеполитического курса, условиях и факторах, оказавших влияние на строительство и эксплуатацию КВЖД. Уделено внимание характеру отношений России со странами, конкурировавшими в борьбе за сферы влияния в Китае и Корее. Дается оценка затратам материальных ресурсов на строительство и содержание КВЖД, результатам ее деятельности по транспортировке грузов. Проведен анализ влияния КВЖД на заселение, развитие производственной базы и торговли в Маньчжурии. Показано отношение российской общественности к обстановке на КВЖД. Делаются выводы о степени целесообразности строительства железной дороги на территории Северо-Восточного Китая и его последствиях. Отмечается, что надежды на КВЖД как на инструмент политической и экономической экспансии России дали непродолжительный эффект и в конечном счете оказались несостоятельными. Российский торгово-промышленный потенциал в соперничестве с лидирующими и растущими финансово-экономическими системами других стран проигрывал и по динамике, и по масштабам.

В результате недальновидной политики правительства и ошибочной расстановки приоритетов российский Дальний Восток утрачивал действительные возможности реализации имеющихся ресурсов и социально-экономического роста. Потери, понесенные Россией на востоке в начале XX в., заставили царское правительство обратиться к более взвешенной политике.

**Ключевые слова:** Китайско-Восточная железная дорога, транспорт, региональная политика, Дальний Восток, Маньчжурия, Северо-Восточный Китай.

\* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: [medvedeva\\_l@mail.ru](mailto:medvedeva_l@mail.ru) (Л.М. Медведева)