

Copyright © 2023 by Cherkas Global University



Published in the USA  
 Bylye Gody  
 Has been issued since 2006.  
 E-ISSN: 2310-0028  
 2023. 18(2): 755-766  
 DOI: 10.13187/bg.2023.2.755

Journal homepage:  
<https://bg.cherkasgu.press>



## Russian Merchant Shipping in Manchuria in the late 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries

Ildar R. Hamzin <sup>a,\*</sup>, Rustam T. Ganiev <sup>a</sup>, Anton V. Kochnev <sup>a</sup>

<sup>a</sup> Ural Federal University, Russian Federation

### Abstract

The article deals with the problem of Russian merchant shipping along the Manchurian Sungari River in the late 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries. Initially, private entrepreneurs-ship owners, Amur steamship companies and steamships of the CER Society took part in it, after the Russo-Japanese War in Manchuria, only ships of the CER Society remained to operate. The Russian railway in Manchuria became the most important factor in supporting Russian merchant shipping along the Songhua, since in the absence of access to the South Manchurian market, the river acted as a natural supply route to the CER. River trade in Manchuria allowed Russia to solve several strategic issues. Firstly, navigation along the Songhua River has always been considered by the Russian authorities to maintain their own influence in Northeast China. Secondly, the delivery of grain and livestock from the Manchurian cities made it possible to provide the Far Eastern periphery of Russia with provisions. The article studies in detail the listed features and stages of Russian navigation along the Songhua River, analyses the statistical data on cargo transportation on Russian steamships, and examines the main problems faced by river navigation in Manchuria. The study is based on little-studied materials from the Russian State Historical Archive.

**Keywords:** Sungari, river trade, Russian-Chinese relations, Manchuria, CER Society.

### 1. Введение

В конце XIX – начале XX вв. регион Северо-Восточного Китая стал пространством для развития речной русско-китайской торговли. Река Сунгари – крупнейшая водная артерия Северной части Маньчжурии, сплав по которой открывал доступ российским судам к ряду крупных торговых пунктов: городам Саньсин, Харбин, Бодунэ, Таолайчжао, Гирин. В судоходстве были задействованы частные пароходные предприятия, а также пароходы Общества Китайско-Восточной железной дороги. Деятельность российских судов способствовала региональной интеграции торговых отношений России и Китая, развитию общей системы транспортной логистики на Дальнем Востоке. Изучение российского судоходства в Маньчжурии в выбранные хронологические рамки может предоставить опыт выстраивания транспортного сообщения между Россией и ее ближайшими соседями, что представляется стратегически важной задачей на фоне современной реструктуризации российской экспортно-импортной логистики и укрепления экономических связей с КНР на дальневосточном трансграничье.

Цель данной статьи – определить этапы развития российского торгового судоходства в Маньчжурии в период к. XIX – н. XX вв. и выявить значение речной коммуникации в общей транспортно-логистической системе русско-китайской торговли на Дальнем Востоке в рассматриваемое время. Для реализации поставленной цели исследование предполагает решение ряда сопутствующих задач:

- изучить взгляды российской политической и торговой элиты на развитие речной торговли в Маньчжурии и применяемые для этого методы;

\* Corresponding author

E-mail addresses: [ildar.hamzin1991@mail.ru](mailto:ildar.hamzin1991@mail.ru) (I.R. Hamzin)

- изучить опыт речного судоходства по реке Сунгари частных пароходных компаний и пароходов Общества КВЖД;
- изучить влияние геополитической и геоэкономической конъюнктуры международных отношений на Дальнем Востоке на развития речного судоходства.

## 2. Материалы и методы

Источниковая база исследования основана на материалах Российского государственного исторического архива (Санкт-Петербург, Российская Федерация). Использованы документы фонда «Общая канцелярия министра финансов» (Фонд 560) и «Правление Общества Китайско-Восточной железной дороги» (Фонд 323), в которых отразились основные аспекты изучаемой проблемы: политические и экономические интересы, статистические данные, организационные вопросы и основная проблематика речного судоходства. Большая часть этого материала привлекается для исследования российско-китайских отношений впервые.

В данной работе поднятая проблема рассматривается с точки зрения геоэкономики: реализация российских торговых интересов и транспортно-логистических проектов в Маньчжурии преследовала цель укрепления региональной экономики империи и расширения сферы российского геополитического влияния в Маньчжурии. В сравнении с прочими подходами, которые вполне применимы к изучению проблемы (мир-системный анализ, теория фронта), геоэкономический взгляд позволяет более точно и приближенно к реальности описать интересы Российской империи в Маньчжурии, так как здесь наблюдаются геополитические интересы; методы, основанные на изменении грузопотоков путем создания транспортной инфраструктуры и таможенного регулирования; проблематика региональной экономики; международный политический и экономический фактор. Все перечисленные аспекты имели четко выраженную пространственную среду (в данном случае речную систему Маньчжурии) и исходили из географических особенностей региона. Такой взгляд на речное судоходство в Северо-Восточном Китае в совокупности с привлечением новых источников и недостатком изученности в историографии определяет новизну исследования.

## 3. Обсуждение

Следует отметить, что в научно-исторической литературе к вопросу развития российской речной торговли в Маньчжурии более углубленно обращались дореволюционные авторы, изучая опыт судоходства во второй половине XIX в., а также рассматривая речную торговлю по Сунгари в контексте общего развития торговых отношений России и Китая (Васильев, 1899: 63-65; Меркулов, 1903: 14-15). Советский период отмечен выходом монографий М.И. Сладковского и Г.Н. Романовой, в которых деятельность российских речных торговых судов в Китае получила небольшое освещение (Сладковский, 1974: 283-285; Романова, 1987: 90). Отдельно стоит выделить статью И.П. Трофимова, рассматривающего историю речного судоходства на Дальнем Востоке в дореволюционный период и затронувшего в этой связи вопрос речной торговли Общества КВЖД (Трофимов, 1973). Современные исследователи достаточно плотно изучают транспортную систему на Дальнем Востоке (Илларионов, 2019; Устюгова, 2017), российскую политику в Маньчжурии и историю русско-китайской торговли (Жигалов, 2008; Дацышен, 2014), но проблема сунгарийского судоходства затрагивается в этих работах только вскользь. Можно констатировать, что проблема российской речной торговли в Маньчжурии хорошо известна специалистам, но не изучалась специально, а всегда была вписана в общий контекст торговых или коммуникационных вопросов в истории Дальнего Востока. Отсюда видится научная потребность в специальном исследовании российского торгового судоходства в Маньчжурии.

## 4. Результаты

### Первые экспедиции и начало торгового судоходства

Впервые возможность для российских судов заходить с торговыми целями в воды Сунгари была зафиксирована во второй статье Айгуньского договора 1858 г. (Русско-китайские отношения. 1689–1916: 30). С этого времени известно о трех экспедициях на Сунгари, организованных в 1858 г., 1859 г. и 1869 г. Все они столкнулись с сопротивлением местных китайских властей, не позволивших российским купцам вести торговлю в Маньчжурии (Кириллов, 1898). Вопрос об открытии Сунгари был вновь поднят на русско-китайских переговорах в 1880 г., предшествующих заключению Санкт-Петербургского договора 1881 г. В результате в новое русско-китайское соглашение была включена XVIII статья, подтверждающая условия российской торговли по реке Сунгари. Однако в этой же статье была оговорка, что обе стороны должны были согласовать комиссию с задачей определить детали речного судоходства (Русско-китайские отношения. 1689–1916: 59). Поскольку данная комиссия так и не была собрана, доступ России на Сунгари был вновь отложен на многие годы.

В 80–90-е гг. XIX в. Маньчжурия начинает приобретать все большее экономическое значение для дальневосточной периферии Российской империи. Прежде всего это было связано с необходимостью импорта маньчжурского хлеба, поскольку местное сельское хозяйство и ввоз из Центральной России не могли удовлетворить существующий запрос (Ма, 2009; Ходяков, 2018). Стратегическое значение имел также ввоз скота из Маньчжурии, который шел транзитом из

Восточной Монголии (Митинский, 1911: 179). Торговля скотом позволяла обеспечить мясным провиантом как мирное население Приамурского генерал-губернаторства, так и расположенные здесь воинские части (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 540. Л. 45).

Одновременно в экономическом открытии Маньчжурии виделась возможность для расширения экспорта российских товаров в Китай. В октябре 1893 г. на заседании Комитета Сибирской железной дороги была представлена специальная записка Министерства иностранных дел, где указывалось, что открытие судоходства по реке Сунгари даст возможность для России отправлять в Северо-Восточный Китай целый ряд товаров: текстиль, сахар, керосин, посуду и многое другое (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 540. Л. 2-110б.). Но было замечено, что все перспективы – «только предположения и не могут быть подтверждены фактами» (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 540. Л. 110б.), а значит требовался опыт торговой экспедиции.

Первый российский торговый рейс по Сунгари был организован дальневосточными купцами Н.И. Тифонтаем и С.Я. Богдановым, которые 7 июня 1895 г. вышли из Хабаровска на пароходе «Телеграф» по Амуру и далее вверх по течению Сунгари (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 540. Л. 170б.-18). Сама возможность этого плавания появилась только благодаря тому, что российский посланник в Пекине А.П. Кассини выхлопотал от Цзунлиямыня соответствующее разрешение на 1895 г. (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 540. Л. 1150б.).

Опыт плавания «Телеграфа» оказался удачным. На своем пути судно посетило Саньсин и Бодунэ, было закуплено 10 тысяч тонн пшеницы и 1,5 тонны голов скота (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 540. Л. 260б.). Ведший дневник сын С.Я. Богданова Дмитрий Богданов констатировал по итогу путешествия, что «в недалеком будущем русское пароходство и торговля ознакомят жителей Сунгари со своими соседями, дадут возможность свободно и дружески обмениваться своими произведениями, доставляя тем обоюдную выгоду» (Богданов, 1896: 98). В августе этого же года в Маньчжурию отправилось судно Товарищества Амурского пароходства «Алексей» с целью изучения условий для торгового судоходства по реке Сунгари. Пароход посетил Цицикар, Хуланчен, Баянсуу и Саньсин. Присутствовавший на судне агент Министерства финансов Матюнин отметил, что данные пункты весьма перспективны для сбыта российской текстильной продукции (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 540. Л. 170б.-18). В 1896 г. в плавание на Сунгари отправились три парохода Товарищества Амурского пароходства, достигшие Бодунэ и Цицикара и изучившие местность с точки зрения развития торговли, возможного фрахта, стоянок, закупки топлива (дров) и т.д. (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 540. Л. 37).

Общий результат торгово-исследовательских экспедиций по Сунгари в 1895–1896 гг. показал, что река пригодна для судоходства и позволяет российским пароходам добраться до ключевых маньчжурских городов. Но опыт плавания также определил круг вопросов, которые необходимо было решить для дальнейшего развития торговых связей.

Первым среди таковых стал вопрос о субсидировании плавания российских судов в Маньчжурию. Изначально было понятно, что в первые годы российские предприниматели не смогут самостоятельно окупить все расходы на навигацию. По предложению приамурского генерал-губернатора С.М. Духовского общую сумму ежегодной правительственной субсидии было решено определить в размере 35 тысяч рублей. Эта сумма предполагала выплаты по следующим линиям: Михайло-Семеновская<sup>1</sup> – Бодунэ и обратно (1 881 руб.), Михайло-Семеновская – Гири и обратно (2 881 руб.), Михайло-Семеновская – Цицикар и обратно (3 161 руб.) (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 540. Л. 34-35).

Другим важным аспектом виделась необходимость добиться от китайских властей постоянного права для российских судов посещать порты вдоль Сунгари. В 1895–1896 гг., а также в ближайшие последующие годы российским дипломатам в Пекине приходилось просить подобное разрешение ежегодно (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 540. Л. 34). Препятствием для получения такого регулярного права была не только политика цинских властей. В России опасались, что открытие Сунгари для русского судоходства даст повод Пекину требовать доступ на Амур для китайских судов, так как эта возможность была зафиксирована Санкт-Петербургским договором 1881 г. (Сакон, 2011).

#### **Развитие судоходства в 1897–1905 гг.**

После 1896 г. российское торговое судоходство по реке Сунгари стало активно развиваться на основе правительственной субсидии. В навигацию 1897 г. в Маньчжурию с целью перевозки торговых грузов и пассажиров отправилось 4 судна, среди которых были пароходы «Има» и «Соболь» купца Н.И. Тифонтая, «Труженик» купца Исаева и «Силач» купца С.Я. Богданова. В общей сложности пароходами было совершено 13 рейсов (8 до Цицикара и 5 до Бодунэ), вывезено в Маньчжурию 750 пудов керосина и 13 509 пудов других товаров (в основном текстиля), привезено в Россию 82 559 пудов хлеба, 710 пудов бобового масла, 4 540 пудов разных товаров, 760 голов рогатого скота (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 540. Л. 116). В навигацию 1898 г. на Сунгари присутствовало уже

<sup>1</sup> Михайло-Семеновская (совр. село Ленинское) – казачья станица, основанная в 1858 г. на месте впадения реки Сунгари в Амур. Располагается на расстоянии около 200 километров по прямой (вверх по Амуру) от Хабаровска.

29 российских пароходов, из них 14 были заняты в перевозке товаров и пассажиров, 15 принадлежали Обществу Китайско-Восточной железной дороги и занимались обслуживанием строящейся трансманьчжурской магистрали (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 540. Л. 106-106об.).

На рубеже XIX – начала XX вв. строительство КВЖД, а также ключевой станции на ее протяжении – города Харбина требовали организовать эффективное снабжение необходимым строительным материалом и провиантом. Сунгари в этом смысле рассматривалась как естественный подвозной путь к железной дороге и Харбину, и, таким образом, Общество КВЖД стало обладателем собственного речного флота (Бянкин, 1979: 79). Преимущество пароходов Общества заключалось в том, что, в отличие от частных российских судов, они имели постоянное право на перевозку казенных и частных грузов по Сунгари. Это была часть соглашения по строительству железной дороги, согласно которому Цзунлиямынь выдавал пароходам КВЖД особые паспорта для навигации по маньчжурской реке (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 50-50об.). В 1897 г. МИД России выступил с проектом аналогичного права для частного пароходства, но в ответ от Китая получил контрпроект, предусматривающий симметричное открытие судоходства по Уссури, Амуру и Шилке для китайских судов (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 50об.). Не рискуя создавать конкуренцию в речной торговле на собственной территории, правительство России решило, что возможность свободного судоходства пароходов КВЖД на Сунгари на этом этапе будет достаточным. Однако в результате «русское судоходство фактически упрочилось на Сунгари, так как вслед за судами Общества на названной реке стали плавать и другие русские суда, пропускавшиеся китайцами так же беспрепятственно, исключительно ввиду свойственной нации этой пассивности и склонности мириться с существующим положением вещей» (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 115об.).

Особенности развития российского судоходства по реке Сунгари в 1899–1901 гг. можно рассмотреть на примере плавания судов частных лиц и компаний от Хабаровской до Харбина по рекам Амур и Сунгари с целью снабжения КВЖД различным грузом (Таблица 1).

**Таблица 1.** Российское судоходство по реке Сунгари в 1899 г. – начале 1901 г. (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 18-19)

Пароход	Владелец	Год		
		1899	1900	1901
		Доставлено товарного груза (пудов)		
Нет данных	Товарищество Амурского пароходства	470 288	750 150	0
«Михаил» (арендован Обществом КВЖД)	Г.П. Ларин	2 010 576	634 243	0
«Первенец» (арендован Обществом КВЖД)	А.Е. Ларин	124 728	58 798	0
«Мелинда»	В.М. Нанаев	400 600	191 235	172 367
«Одесса»	С.М. Буянов	246 257	112 845	117 070
«Благовещенск» (арендован Обществом КВЖД)	С.М. Буянов	364 552	288 306	85 703
«Стрелок»	г. Горшков	3 600	0	0
«Первенец»	Н.И. Тифонтай	128 722	0	0
«Труженик»	г. Исаев	11 677	0	0
«Атаман»	г. Алексеев	38 033	0	0
«Орел»	г. Косицын	80 152	0	0
«Хабаровск»	Министерство путей сообщения	195 035	0	0
«Урядник»	г. Вертопраков	0	0	0
«Александр Невский»	Пароходная компания «Курбатов и Ко»	0	4 316	0

«Алексей»	«Курбатов и Ко»	0	6 098	0
Нет данных	Амурское общество пароходства и торговли	0	35 991	127 911
«Север»	С. М. Попов	0	0	38 393

Заметим, что наиболее активная навигация наблюдалась в течение 1899 г. В 1900 г. большая часть частных пароходов была мобилизована в связи с событиями в Китае («боксерское» восстание 1899–1901 гг.), что определило спад судоходства в Маньчжурии. За 1901 г. данные источников не полны и содержат только информацию за первые месяцы навигации (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 5-6). Большая часть пароходов, действующих на Сунгари в 1899–1901 гг., принадлежала частным лицам (около 15 предпринимателей). Участие принимали также пароходы Товарищества Амурского пароходства и Амурского общества пароходства и торговли. Некоторые пароходы были арендованы у частных лиц Обществом КВЖД, которое организовывало срочные рейсы между Харбином и Хабаровском (Таблица 1).

В 1901 г. состоялась смычка между строящимися отрезками Китайско-Восточной железной дороги, что подняло вопрос о дальнейшей судьбе речных пароходов Общества, по факту выполнивших свою основную функцию. В связи с этим в январе 1902 г. на заседании комитета Общества КВЖД обсуждалось использование речной флотилии<sup>1</sup> для торгового и пассажирского судоходства в Маньчжурии (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 27). Было принято решение продолжить эксплуатацию маршрута между Харбином и Михайло-Семеновской, а также дополнительно включить навигацию в верхнем течении Сунгари по маршрутам Харбин – Бодунэ и Харбин – Таолайчжао (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 30) (Рисунок 1).

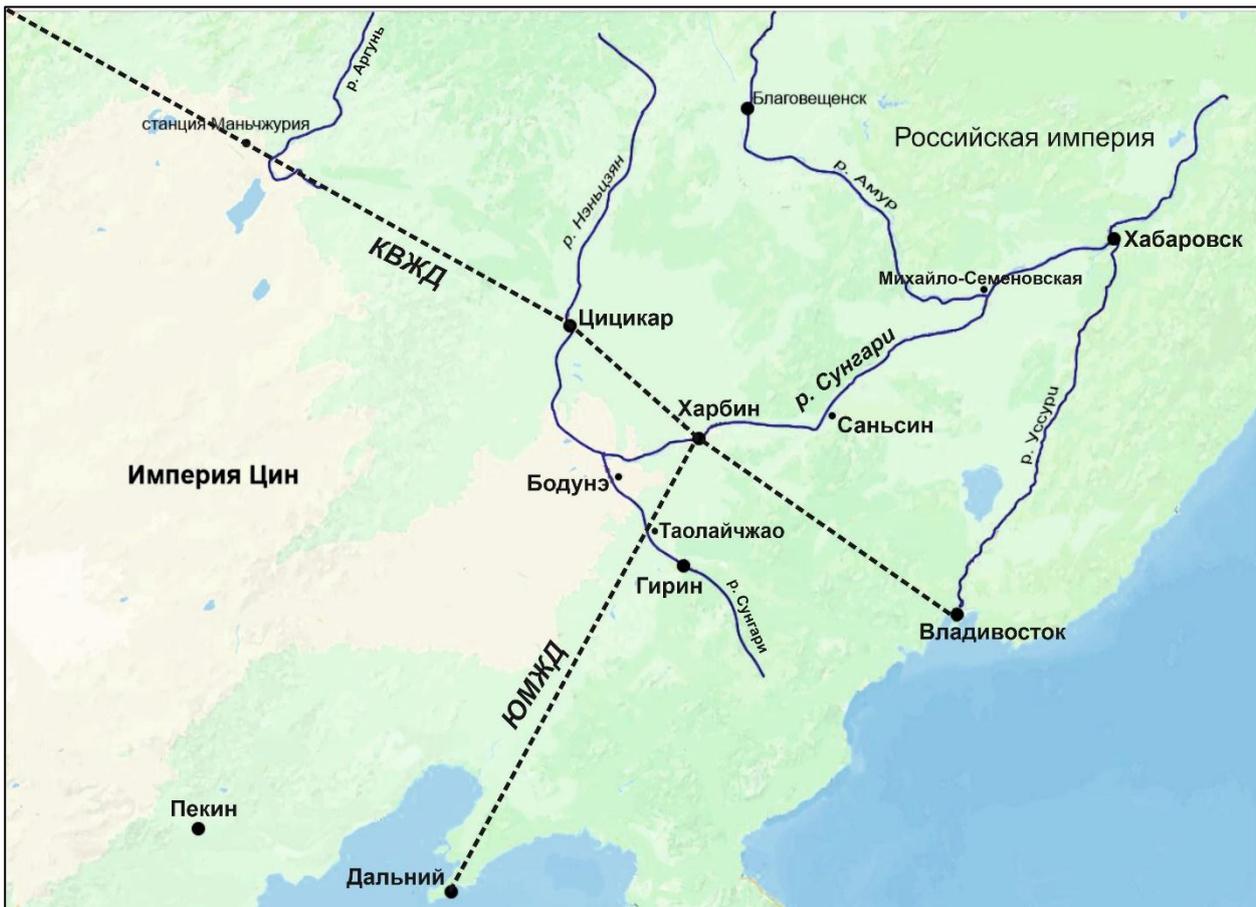


Рис. 1. Порты на реке Сунгари и система железнодорожного сообщения в Маньчжурии

<sup>1</sup> Общий состав речного пароходства Общества КВЖД на момент начала 1902 г. включал в себя 1 пассажирский пароход, 15 буксирных пароходов, 2 малых парохода, 4 катера и 1 шлюпку.

Начало коммерческой деятельности пароходов КВЖД изменило характер развития российского судоходства в Маньчжурии. Исходя из мнения Особого совещания правления Общества КВЖД правительство России в 1902 г. отказалось от дальнейшего субсидирования частных торговых рейсов. Эта позиция аргументировалась тем, что линия от Харбина до Хабаровска была вполне обеспечена пароходством КВЖД, а до Бодунэ и Гирина в предыдущий период «частные суда поднимались лишь в виде исключения» (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 490б.). Указывалось также, что «опыт предшествующих лет вполне ясно показал, насколько затруднительно вообще побудить даже крупной субсидией частных пароходоладельцев рисковать плаванием по малосудоходному верхнему течению реки Сунгари», ввиду частого мелководья и опасности побережий этого участка<sup>1</sup> (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 340б.).

Несмотря на отмену пособия в 1902–1904 гг., частные суда продолжали посещать сунгарийские порты наравне с пароходами КВЖД. Основу грузоперевозок по-прежнему составляла доставка в Россию маньчжурской пшеницы. К июлю 1902 г. в Хабаровск было привезено 611 526 тысяч пудов хлеба на 28 пароходах, а к концу навигации этого года было доставлено в общей сложности более 3 миллионов пудов хлеба (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 39, Л. 490б.). Эти цифры демонстрируют огромный спрос в дальневосточных регионах России на провиант из Маньчжурии. Востоковед и экономический обозреватель Д.М. Позднеев, комментируя эту ситуацию, писал, что конкуренция местного сельского хозяйства с пшеницей из Маньчжурии невозможна ввиду того, что маньчжурский хлеб дешевле и созревает раньше, а введение заградительных пошлин приведет к продовольственному кризису в регионе (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 38-380б.). Таким образом, продолжение российского судоходства по Сунгари имело стратегически важное значение для экономики Приамурского генерал-губернаторства.

Однако для Общества КВЖД опыт коммерческой навигации 1902 г. оказался убыточным: доход от перевозки товаров и пассажиров составил 145 тысяч рублей, а расход – 155 тыс. руб. (РГИА. Ф. 560. Оп. 2. Д. 541. Л. 48). В естественных условиях бизнеса Общество КВЖД, скорее всего, отказалось бы от судоходства в Маньчжурии, но ситуация была связана также с геополитическими интересами России. Например, торговые рейсы до Гирина были наименее доходными, но генерал-губернатор Н.И. Гродеков настаивал, что «по соображениям политическим крайне желательно, чтобы русский флаг появлялся на названной реке не только в нижнем ее течении до Харбина, но и в верхнем», то есть поднимался до пристани Гирина (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 290б.), а на продолжении коммерческого судоходства Общества КВЖД в Маньчжурии в 1903–1904 гг. лично настояли С.Ю. Витте и А.Н. Куропаткин (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 1150б.). Таким образом, плавание российских судов по Сунгари виделось в Санкт-Петербурге фактором укрепления российского влияния в Северо-Восточном Китае на фоне растущей конкуренции с Японией. Однако военного столкновения с ней Российская империя не смогла избежать, и в 1905 г. речные рейсы в Маньчжурии были отменены в связи с военным положением (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 116).

### **Пароходы Общества КВЖД на реке Сунгари в 1905–1917 гг.**

Поражение в Русско-японской войне вынудило российскую власть быть более осторожной в своей маньчжурской политике. В 1906 г. коммерческие рейсы по Сунгари не совершались, как сообщают источники, «по политическим соображениям» (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 111). В России считали, что деятельность российских пароходов в Маньчжурии может спровоцировать Японию требовать от Пекина прав на собственное судоходство по Сунгари. Посланнику в Китае Д.Д. Покотилу пришлось специально заверить правление Общества КВЖД, что ни право «наиболее благоприятствующей нации», ни условия Портсмутского договора не дают третьей стороне (помимо России и Китая) права доступа в сунгарийские воды (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 117-119). Однако и у самой России до сих пор не было с Пекином согласования относительно речной торговли в Маньчжурии: разрешение на плавание было только у Общества КВЖД, да и оно подразумевало перевозку казенных грузов для нужд железной дороги. Центральные и региональные российские власти воздерживались от требования подобного права из-за нежелания открывать для Китая судоходство на Амуре и его притоках. После 1905 г. к китайским требованиям могли добавиться японские и прочие иностранные претензии относительно Сунгари. Ввиду всего этого с 1907 г. Россия решила ограничиться в судоходстве по маньчжурской реке исключительно пароходами Общества КВЖД, чтобы не создавать лишних прецедентов вокруг вопроса открытия Сунгари для международной торговли (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 77-780б.).

В итоге с 1907 г. деятельность пароходов Общества КВЖД в Маньчжурии возобновилась. Особенности этого процесса можно изучить на примере навигации 1909 г. (Таблица 2).

<sup>1</sup> Последнее обстоятельство было связано с фактором действия здесь отрядов хунхузов. В 1903 г. правление Общества КВЖД даже рассматривало включение в свой флот двух пароходов с легкой артиллерией на борту для обеспечения безопасности.

**Таблица 2.** Товаро-пассажирские перевозки по Сунгари в 1909 г. по основным судоходным линиям (РГИА. Ф. 560. Оп. 2. Д. 541. Л. 253. Л. 255об. Л. 278)

Месяц	Содержание перевозок	Гирин – Таолайчжао		Бодунэ – Саньсин		Харбин – Саньсин	
		Количество (человек/пудов)	Стоимость (руб.)	Количество	Стоимость	Количество	Стоимость
Апрель	Пассажиры	203	340	353	650	0	0
	Частные грузы	812	105	64 040	2 710	262 960	4 415
	Служебные грузы	0	0	0	0	62 500	1 500
Май	Пассажиры	460	835	1 530	2 560	0	0
	Частные грузы	1 250	160	63 390	3 065	1 019 500	25 720
	Служебные грузы	0	0	0	0	37 500	900
Июнь	Нет данных						
Июль	Пассажиры	740	1 310	Нет данных	Нет данных	0	0
	Частные грузы	2 000	340	22 925	1 218	643 130	16 670
	Служебные грузы	0	0	0	0	0	0
Август	Пассажиры	1 285	2 285	0	0	0	0
	Частные грузы	4 220	425	18 865	1 150	127 505	4 820
	Служебные грузы	0	0	27 500	660	0	0
Сентябрь	Пассажиры	0	0	2 510	4 260	0	0
	Частные грузы	0	0	99 750	4 630	661 570	27 485
	Служебные грузы	0	0	0	0	69 000	1 655
Октябрь	Пассажиры	0	0	1 045	1 145	0	0
	Частные грузы	0	0	170 000	4 555	1 354 000	42 530
	Служебные грузы	0	0	0	0	0	0
Общая стоимость		5 800		26 603		125 765	

Навигация по Сунгари начиналась в середине апреля и заканчивалась к началу ноября, в общей сложности составляя 7 месяцев. Пароходные рейсы осуществлялись в обоих направлениях между Гирином и Таолайчжао, Бодунэ и Саньсином, Харбином и Саньсином. На российских пароходах активно перевозились пассажиры (государственные служащие, частные лица, китайские рабочие), служебные грузы (в основном строительный материал для нужд КВЖД) и зафрахтованные частные грузы. Среди последних новшеством стала доставка маньчжурских бобов на КВЖД, по которой товар

отправлялся во Владивосток и далее шел на экспорт в Европу (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 263об.). На железную дорогу по линии Харбин – Саньсин доставлялся также маньчжурский хлеб, скот и другие товары.

Что касается сбыта российских товаров посредством пароходов Общества КВЖД, то данных об этом вопросе крайне мало. В это же время Маньчжурия в связи с развитием дальневосточной инфраструктуры стала наиболее перспективным регионом империи Цин с точки зрения вывоза товаров из России в Китай (к 1914 г. 56 % от общей суммы российского экспорта в Китай приходилось на дальневосточную границу) (Сладковский, 1974: 340). Экспорт осуществлялся в основном с помощью железной дороги и в пограничной зоне (Штейнфельд, 1910: 73), российские же пароходы сосредоточились на доставке товаров из Маньчжурии к Харбину для последующей транспортировки в Россию.

Комментируя развитие торгового судоходства России по реке Сунгари в 1909 г., товарищ председателя правления Общества КВЖД А.Н. Вентцель заметит, что «текущая навигация характеризуется для нашего пароходства тем, что оно впервые выступило в роли серьезного подвозного средства, в качестве какового оно может оправдать себя, существенно способствуя грузообороту дороги» (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 263). Такой вывод был определен убыточным характером сунгарийских рейсов: в навигацию 1908 г. к 1 июля доход от судоходства составил 86 250 руб., расход – 99 625 руб.; в навигацию 1909 г. к 1 октября доход составил 163 900 руб., расход – 172 885 руб. Ситуация с доходами и расходами Общества КВЖД по содержанию пароходных рейсов в Маньчжурии за период 1910–1915 гг. выглядела следующим образом:

**Таблица 3.** Доходы и расходы по эксплуатации сунгарийского судоходства Общества КВЖД (руб.) (РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 442. Л. 183об. – 184)

Год	Доход	Расход	Сальдо
1910	313 144,58	300 737,06	+ 12 407,52
1911	379 317,09	286 640,73	+ 92 676,36
1912	272 707,03	296 390,22	– 23 683,19
1913	314 051,97	305 411,26	+ 8 640,71
1914	308 935,00	308 795,00	+ 140
1915	294 756,23	266 460,18	+ 28 296,05

Статистика показывает, что сунгарийские рейсы приносили определенный доход Обществу КВЖД, но он был небольшой. Как саркастически отмечалось в записке, направленной в конце 1914 г. на имя председателя Совета министров от Совета судовладельцев Амурского бассейна: «громкая флотилия, находящаяся в лучших условиях, чем частновладельческие суда, и располагающая всевозможными льготами, в течение минувшей навигации заработала всего лишь 140 рублей» (РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 442. Л. 181).

Причины продолжения отправки российских пароходов в Маньчжурию были связаны с необходимостью поддержки нагрузки КВЖД. Об этом прямо писал в 1909 г. А.Н. Вентцель: «Эксплуатация Сунгарийского пароходства может быть признана целесообразной только лишь в качестве подъездного пути, т.е. орудия для привлечения грузов, а никак в качестве самостоятельного коммерческого предприятия, преследующего отдельные от дороги интересы и занимающегося перевозками китайских грузов. С этой точки зрения может быть оправдано только содержание таких рейсов, которые дают груз дороге. Рейсы эти могут иногда оказаться выгодными даже в тех случаях, если дают некоторый дефицит, так как последний может с избытком покрываться доходом от железнодорожных перевозок» (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 270об.-271). Эта же мысль регулярно повторялась при обсуждении значения сунгарийского пароходства в последующие годы (РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 442. Л. 185об.; РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 443. Л. 12). Таким образом, российское торговое судоходство по реке Сунгари после 1905 г. стало частью общей торгово-транспортной системы России в Маньчжурии, своего рода приложением для КВЖД вместо утраченной Южно-Маньчжурской железной дороги. Но самостоятельное торгово-коммерческое значение река Сунгари потеряла.

Между тем в 1907–1914 гг. наблюдается рост заинтересованности Китая в контроле над речной торговлей в Маньчжурии. В ноябре 1908 г. харбинский таможенный даотай объявил российскому консулу, что с навигации 1909 г. «обстановку судового хода по реке Сунгари Китайское правительство будет производить своим распоряжением» (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 541. Л. 247), то есть речь шла о введении местной речной торговли под контроль императорских таможен Китая (Беляева, 2004). В июле 1910 г. в Пекине между российскими и китайскими уполномоченными были согласованы «Временные таможенные правила о надзоре за движением судов, привозом и вывозом товаров по реке Сунгари» (Сборник документов...: 156-164; Беляева, 2004). Исследовавшая опыт русско-китайского таможенного взаимодействия в начале XX в. Н.А. Беляева отмечала, что согласие России на открытие китайских таможен в Маньчжурии стало уступкой в условиях общего ослабления российских позиций в регионе после 1905 г. (Беляева, 2004). Однако речное судоходство получило вполне приемлемые условия для развития, поскольку основной перевозившийся груз (зерно, соевые

бобы и жмыхи) был обложен пошлиной в размере 2/3 от установленной для вывозных китайских товаров международными трактами (*Сборник документов...: 156-164*). Все это, по мнению Н.А. Беляевой, способствовало росту доходности КВЖД, стимулированию развития сельского хозяйства в Северо-Восточном Китае, росту товарооборота Владивостока (*Беляева, 2004*). Добавим, что «Временные таможенные правила...» окончательно закрепили роль реки Сунгари в качестве подчиненной КВЖД транспортной артерии.

В годы Первой мировой войны деятельность российского пароходства в Маньчжурии не претерпела серьезных изменений. Одной из обсуждаемых тем этого времени стала проблема деятельности пароходов Общества КВЖД на Амуре: Совет судовладельцев Амурского бассейна в конце 1914 г. обратился к правительству с просьбой запретить выход судов КВЖД в Амурский бассейн и даже поднял вопрос о запрете коммерческой деятельности речного судоходства Общества, в том числе на реке Сунгари (*РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 442. Л. 65*). Документы, отражающие обсуждение этой проблемы, показывают, что между Амурским обществом пароходства и торговли и речным пароходством Общества КВЖД развернулся настоящий конфликт, причиной которого можно назвать обычную конкуренцию за транспортно-логистический бизнес. К 1917 г. внятного разрешения это противостояние двух компаний не получило, Общество КВЖД продолжало эксплуатировать Сунгарийский бассейн, его суда по-прежнему выходили на Амур до Хабаровска<sup>1</sup>.

Заметим, что частные российские пароходы на Сунгари не исчезли полностью после Русско-японской войны. Источники упоминают, что отдельные пароходы дальневосточных предпринимателей появлялись в Маньчжурии: так, «Хабаровский вестник» писал в 1910 г. о деятельности парохода «Аскольд» на линии между Харбином и Бодунэ (*РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 439. Л. 98*). Можно также предположить, что присутствие частных пароходов в Маньчжурии было более широким, поскольку такие суда могли появляться на Сунгари под флагом Общества КВЖД, о чем косвенно говорят документы. Что же касается работы пароходов Общества КВЖД в Маньчжурии, то результативность российского судоходства не изменилась, исходя из сметных данных доход на 1916 г. рассчитывался в сумму 5 039 руб., а на 1917 г. – 101 руб. (*РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 443. Л. 123об.*). Очевидно, что судоходство в Сунгарийском бассейне практически не окупало расходы на его эксплуатацию.

## 5. Заключение

Проведенное исследование позволяет нам выделить несколько этапов в истории развития российского торгового судоходства по реке Сунгари.

Первый этап затронул длительный период второй половины XIX в. Его начало можно ассоциировать с экономическим открытием Китая для внешнего мира в ходе Второй опиумной войны (1856–1860) и заключением русско-китайского Айгуньского договора 1858 г. Долгое время Маньчжурия оставалась закрытой для российских судов, несмотря на подтверждение условий договора 1858 г. новым русско-китайским соглашением 1881 г. На изменение ситуации повлияли ослабление Китая после войны с Японией (1894–1895), подписание русско-китайского соглашения на строительство КВЖД в 1896 г. и общий рост интереса к Маньчжурии со стороны российской элиты в конце XIX в. В результате в 1895–1896 гг. было организовано несколько торговых экспедиций по Сунгари, которые заложили основу для последующего развития судоходства.

Второй этап затрагивает период 1897–1905 гг. В это время торговое судоходство по Сунгари активно развивалось, участие в этом процессе принимали как частные лица и компании, так и Общество КВЖД, действующее в основном в государственных интересах. В этот же период четко обозначились факторы, обусловившие заинтересованность российской власти в продолжении сунгарийского судоходства: 1) геополитический фактор, связанный с необходимостью поддержки влияния России в Маньчжурии; 2) геоэкономический фактор, связанный с необходимостью обеспечения дальневосточной периферии империи стратегическим товаром; 3) логистический фактор, связанный с необходимостью обеспечения КВЖД грузами из южных регионов Маньчжурии.

Третий этап пришелся на период 1907–1917 гг. После Русско-японской войны правительство Российской империи решило ограничиться в судоходстве по Сунгари пароходами Общества КВЖД, которое, таким образом, стало вынужденным монополистом в маньчжурской речной торговле. Для самого Общества содержание рейсов по Сунгари приносило ежегодный убыток, однако отказываться от них ни правление Общества, ни российские власти не собирались, поскольку значимость всех вышеназванных стратегических факторов в рассматриваемый период только возросла. Особенно усилилось значение речного судоходства в качестве подвозного средства для КВЖД, так как всю прочую логистику в Южной Маньчжурии в это время Россия утратила.

В итоге в последние годы романовской России торговое судоходство по Сунгари стало частью транспортно-логистической системы Китайско-Восточной железной дороги. Но не стоит

<sup>1</sup> В 1910 г. пароходам Общества КВЖД было запрещено судоходство на Амуре, но оно нашло способ обойти этот запрет, меняя флаг Общества на флаг арендатора-грузоотправителя. Это и стало причиной продолжающегося конфликта с амурскими пароходоладельцами (*РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 442. Л. 71*).

рассматривать этот факт только как отрицательный результат предыдущего развития. Посредством соединения с КВЖД сунгарийское судоходство было связано с Владивостоком и его морскими грузоперевозками. Эта же взаимосвязь обеспечила включение Сунгари в общую сеть российской речной торговли на Дальнем Востоке по рекам Уссури и Амур. Кроме того, КВЖД соединило маньчжурскую речную торговлю с Транссибирской магистралью, а следовательно, с общероссийской системой транзита. Все это говорит о том, что Российская империя в начале XX в. смогла создать на Дальнем Востоке целостную и комбинированную систему грузоперевозок, а река Сунгари стала неотъемлемым элементом этой системы.

После революционных событий 1917 г. российское судоходство в Маньчжурии не исчезло, многие годы продолжая работать под советским флагом. Однако это уже другая глава в истории русско-китайских отношений.

## 6. Благодарности

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

The study was supported by the Russian Science Foundation grant № 22-78-00050 “The system of trade relations between Russia and China in the second half of the 19th – early 20th centuries”, [https://rscf.ru/project/22-78-00050](https://rscf.ru/project/22-78-00050/)

## Литература

**Беляева, 2004** – Беляева Н.А. Таможенное взаимодействие России и Китая в Маньчжурии: опыт и уроки начала XX в. // *Россия и АТР*. 2004. № 4(46). С. 34-43.

**Богданов, 1896** – Богданов Д.С. Дневник Дмитрия Богданова по поездке на Сунгари на пароходе «Телеграф» в 1895 году. М.: Типолитография «О.И. Лашевич и Ко», 1896. С. 98.

**Бянкин, 2014** – Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860–1925 гг.). Владивосток: Дальневосточное книжное издательство, 1979.

**Васильев, 1899** – Васильев М.Н. Торговля с Китаем. Томск: Паровая типолитография П.И. Макушина, 1899. 72 с.

**Дацьшен, 2014** – Дацьшен В.Г. История российско-китайских отношений в конце XIX – начале XX вв. М.: Директ-Медиа, 2014.

**Жигалов, 2008** – Жигалов Б.С. КВЖД в дальневосточной политике России (1906–1914) // *Вестник Томского государственного университета. История*. 2008. № 1. С. 24-44.

**Илларионов, 2019** – Илларионов А.А. Укрепление транспортных связей в Приамурье во второй половине XIX – начале XX в.: проблема взаимодействия бизнеса с государственной властью // *Известия Восточного института*. 2019. № 1. С. 21-36.

**Кириллов, 1898** – Кириллов А.В. Торговые экспедиции по реке Сунгари в 1858, 1859 и 1869 гг. Благовещенск: Б.и. 1898.

**Ма, 2009** – Ма Юцзюнь Предпринимательство русских купцов и промышленников в Маньчжурии. Конец XIX – начало XX в. // *Россия и АТР*. 2009. № 1(63). С. 109-118.

**Меркулов, 1903** – Меркулов С.Д. Возможные судьбы русской торговли на Дальнем Востоке. Санкт-Петербург: Тип. инж. Г.А. Бернштейна, 1903. 55 с.

**Митинский, 1911** – Митинский А.Н. Материалы о положении и нуждах торговли и промышленности на Дальнем Востоке. Санкт-Петербург: Типография В.Ф. Киршбаума, 1911.

**РГИА** – Российский государственный исторический архив.

**Романова, 1987** – Романова Г.Н. Экономические отношения России и Китая на Дальнем Востоке. XIX – начало XX в. Москва: «Наука», 1987. 164 с.

**Русско-китайские отношения. 1689–1916, 1958** – Русско-китайские отношения. 1689–1916. Официальные документы. Москва: Издательство Восточной литературы, 1958.

**Сакон, 2011** – Сакон Ю. Чей Амур? Российско-китайские отношения в конце XIX – начале XX в. // *Вестник РУДН*. 2011. № 4. С. 58-65.

**Сборник документов..., 1922** – Сборник документов, относящихся к Китайской Восточной железной дороге. Харбин: Канцелярия Правления Общества КВЖД, 1922.

**Сладковский, 1974** – Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). Москва: Наука, 1974.

**Трофимов, 1973** – Трофимов И.П. Из истории развития речного судоходства на Дальнем Востоке в период капитализма // *Дальневосточный университет. Ученые записки. Т. 82. Серия историческая*. Владивосток, 1973. С. 111-125.

**Устюгова, 2017** – Устюгова О.А. Дальний Восток в системе внешнеторговых связей накануне и во время революций 1917 г. // *Россия и АТР*. 2017. № 3(97). С. 25-35.

**Ходяков, 2018** – Ходяков М.В. Хлеб Маньчжурии и государственные интересы России на Дальнем Востоке накануне Первой мировой войны // *Вестник Рязанского государственного университета имени С.А. Есенина*. 2018. № 3(60). С. 39-45.

Штейнфельд, 1910 – Штейнфельд Н.П. Русское дело в Маньчжурии. Харбин: Русско-Китайско-Монгольская типография «Юань-дунь-бао». 1910.

## References

- Belyaeva, 2004** – *Belyaeva, N.A.* (2004). Tamozhennoe vzaimodejstvie Rossii i Kitaya v Man'chzhurii: opyt i uroki nachala XX v. [Customs-Houses relations between Russia and China in Manchuria: the experience and the lessons of the early 20<sup>th</sup> century]. *Rossiia i ATR*. 4 (46): 34-43. [in Russian]
- Bogdanov, 1896** – *Bogdanov, D.S.* (1896). Dnevnik Dmitriya Bogdanova po poezdke na Sungari na paroxode «Telegraf» v 1895 godu [Diary of Dmitry Bogdanov on a trip to the Sungari on the steamer "Telegraph" in 1895]. M.: Tipolitografiya «O.I. Lashevich i Ko», 98 p. [in Russian]
- Byankin, 1979** – *Byankin, V.P.* (1979). Russkoe torgovoe moreplavanie na Dal'nem Vostoke (1860–1925 gg.) [Russian merchant shipping in the Far East (1860–1925)]. Vladivostok: Dal'nevostochnoe knizhnoe izdatel'stvo, 255 p. [in Russian]
- Datsyshen, 2014** – *Datsyshen, V. G.* (2014). Istoriya rossiisko-kitaiskikh otnoshenii v kontse XIX – nachale XX vv. [History of Russian-Chinese relations in the late XIX-early XX centuries]. M.: Direkt-Media, 592 p. [in Russian]
- Illarionov, 2019** – *Illarionov, A.A.* (2019). Ukreplenie transportnyh svyazey v Priamur'e vo vtoroj polovine XIX – nachale XX v.: problema vzaimodejstviya biznesa s gosudarstvennoj vlast'yu. [Strengthening transport links in the Amur region in the second half of the 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries: the problem of interaction between business and government]. *Izvestiya Vostochnogo instituta*. 1 (41): 21-36. [in Russian]
- Khodiakov, 2018** – *Khodiakov, M.V.* (2018). Hleb Man'chzhurii i gosudarstvennye interesy Rossii na Dal'nem Vostoke nakanune Pervoj mirovoj vojny. [Manchurian bread and Russian national interests in the middle east before the outbreak of World War I]. *Vestnik Ryazanskogo gosudarstvennogo universiteta imeni S. A. Esenina*. 3(60): 39-45. [in Russian]
- Kirillov, 1898** – *Kirillov, A.V.* (1898). Torgovye ekspedicii po reke Sungari v 1858, 1859 i 1869 gg. [Trading expeditions along the Songhua River in 1858, 1859 and 1869]. Blagoveshchensk, 154 p. [in Russian]
- Ma Yujun, 2009** – *Ma Yujun* (2009) Predprinimatel'stvo russkih kupcov i promyshlennikov v Man'chzhurii. Konec XIX – nachala XX v. [Business undertakings of the Russian merchants and industrialists in Manchuria. The end of the 19<sup>th</sup> – the early 20<sup>th</sup> centuries]. *Rossiia i ATR*. 1 (63): 109-118. [in Russian]
- Merkulov, 1903** – *Merkulov, S. D.* (1903). Vozmozhnye sud'by russkoi torgovli na Dal'nem Vostoke [Possible destinies of Russian trade in the Far East]. Sankt-Peterburg: Tip. inzh. G.A. Bernshteina, 55 p. [in Russian]
- Mitinsky, 1911** – *Mitinsky, A.N.* (1911). Materialy o polozhenii i nuzhdah torgovli i promyshlennosti na Dal'nem Vostoke. [Materials on the situation and needs of trade and industry in the Far East]. Sankt-Peterburg: Tipografiya V.F. Kirshbauma, 284 p. [in Russian]
- RGIA** – Rossiiskii gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv [Russian state historical archive].
- Romanova, 1987** – *Romanova, G.N.* (1987). Ekonomicheskie otnosheniya Rossii i Kitaya na Dal'nem Vostoke. XIX – nachalo XX v [Economic relations between Russia and China in the Far East. 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries]. Moscow: Nauka, 164 p. [in Russian]
- Russko-kitajskie otnosheniya. 1689–1916, 1958** – Russko-kitajskie otnosheniya. 1689–1916. Oficial'nye dokumenty (1958) [Russian-Chinese relations. 1689–1916. Official documents]. M.: Izdatel'stvo Vostochnoi literatury, 139 p. [in Russian]
- Sakon, 2011** – *Sakon, Y.* (2011). Chej Amur? Rossijsko-kitajskie otnosheniya v konce XIX – nachale XX v. [Whom does the Amur belong to? Russian Chinese relations in the late 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> century]. *Vestnik RUDN*. 4: 58-65. [in Russian]
- Sbornik dokumentov..., 1922** – Sbornik dokumentov, odnosyashchih'sya k Kitajskoj Vostochnoj zheleznoj doroge (1922). [Collection of documents relating to the Chinese Eastern Railway]. Harbin: Office of the Board of the CER Society, 313 p. [in Russian]
- Sladkovsky, 1974** – *Sladkovsky, M.I.* (1974) Istoriya torgovo-ekonomicheskikh otnoshenij narodov Rossii s Kitaem (do 1917 g.) [History of trade and economic relations between the peoples of Russia and China (until 1917)]. M.: Nauka, 367 p. [in Russian]
- Steinfeld, 1910** – *Steinfeld, N.P.* (1910) Russkoe delo v Man'chzhurii. [Russian case in Manchuria]. Kharbin: Russko-Kitaisko-Mongol'skaya tipografiya «Yuan'-dun'-bao», 208 p. [in Russian]
- Ustyugova, 2017** – *Ustyugova, O.A.* (2017). Dal'nij Vostok v sisteme vneshnetorgovyh svyazey nakanune i vo vremena revolyucij 1917 g. [The Far East in the system of foreign trade relations on the eve and during the revolutions of 1917]. *Rossiia i ATR*. N3 (97): 25-35 [in Russian]
- Vasiliev, 1899** – *Vasiliev, M.N.* (1899). Torgovlya s Kitaem [Trade with China]. Tomsk: Parovaya tipolitografiya P.I. Makushina, 72 p. [in Russian]
- Zhigalov, 2008** – *Zhigalov, B.S.* (2008). KVZHD v dal'nevostochnoj politike Rossii (1906–1914) [The Chinese eastern railway in the Far East policy of Russia (1906–1914)]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya*. 1 (2): 24-44. [in Russian]

**Российское торговое судоходство в Маньчжурии в конце XIX – начале XX вв.**

Ильдар Рашидович Хамзин<sup>a, \*</sup>, Рустам Талгатович Ганиев<sup>a</sup>, Антон Владимирович Кочнев<sup>a</sup>

<sup>a</sup>Уральский федеральный университет, Российская Федерация

**Аннотация.** В статье рассматривается проблема российского торгового судоходства по маньчжурской реке Сунгари в конце XIX – начале XX вв. Интерес к речной торговле в Маньчжурии со стороны Российской империи был обусловлен рядом факторов: процессом раздела Китая на сферы влияния, необходимостью расширения русско-китайской торговли, общим трендом развития транспортного сообщения российского Дальнего Востока. В совокупности эти факторы способствовали появлению судов под российским флагом на реке Сунгари в конце XIX в. Однако последующее развитие речной торговли было неравномерным. Первоначально в ней приняли участие частные предприниматели-пароходовладельцы, амурские пароходные компании и пароходы Общества КВЖД. После Русско-японской войны в Маньчжурии остались действовать исключительно суда Общества КВЖД. Таким образом, в начале XX в. на дальневосточном фронтире Российской империи сложилась сложная система транспортных узлов и коридоров, состоящая из речных и железнодорожных перевозок, деятельности морских портов и морского сообщения. Сунгари рассматривается как неотъемлемая часть этой системы. Кроме того, речная торговля в Маньчжурии позволяла России решить ряд стратегических вопросов. Во-первых, судоходство по Сунгари всегда рассматривалось российскими властями как способ поддержки собственного влияния в Северо-Восточном Китае. Во-вторых, доставка зерна и скота из маньчжурских городов позволяла обеспечить провиантом дальневосточную периферию России. В статье детально изучаются перечисленные особенности и этапы российского судоходства по Сунгари, проводится анализ статистических сведений о грузоперевозках на российских пароходах, исследуются основные проблемы, с которыми сталкивалось речное судоходство в Маньчжурии.

**Ключевые слова:** Сунгари, речная торговля, русско-китайские отношения, Маньчжурия, Общество КВЖД.

---

\* Корреспондирующий автор  
Адреса электронной почты: [ildar.hamzin1991@mail.ru](mailto:ildar.hamzin1991@mail.ru) (И.Р. Хамзин)