

Известия Алтайского государственного университета. 2026. № 2 (148). С. 25–33.
Izvestiya of Altai State University. 2026. No 2 (148). P. 25–33.

Научная статья

УДК 94(571.6):351.812.5

ББК 63.3(255)6+39.20

[https://doi.org/10.14258/izvasu\(2026\)2-03](https://doi.org/10.14258/izvasu(2026)2-03)

Экономическая политика на КВЖД как уникальный эксперимент России на Дальнем Востоке в первой четверти XX в.

Антон Валерьевич Суржко

Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН, Улан-Удэ, Россия; Федеральный исследовательский центр «Красноярский научный центр СО РАН», Красноярск, Россия, surzhkoanton@yandex.ru

Original article

Economic Policy on the CER as a Unique Experiment of Russia in the Far East in the First Quarter of the 20th Century

Anton V. Surzhko

Institute for Mongolian, Buddhist, and Tibetan Studies of SB RAS, Ulan-Ude, Russia; Federal Research Center "Krasnoyarsk Science Center of SB RAS", Krasnoyarsk, Russia, surzhkoanton@yandex.ru

Аннотация. В статье анализируется опыт экономической политики Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) в первой четверти XX в. Построенная Российской империей, железная дорога рассматривается как уникальный исторический эксперимент, осуществленный на Дальнем Востоке. КВЖД проходила по территории Северо-Восточного Китая, где соприкасались интересы ряда держав. В сложившихся условиях КВЖД выполняла функции важнейшей транспортной артерии, формировала единое торгово-экономическое пространство между Россией, Китаем, Японией, Монголией и Кореей, была катализатором хозяйственного освоения Маньчжурии и Дальнего Востока России. Уникальным социально-экономическим явлением можно назвать экстерриториальную Полосу отчуждения КВЖД, ставшую крупным центром русской и китайской торговли в регионе. Также экономический потенциал КВЖД, экономическая политика ее администрации во многом предопределяли характер политического сотрудничества или противостояния ключевых государств региона. После Первой мировой войны и революции 1917 г. в России КВЖД обрела де-факто автономный статус, независимый от каких-либо правительств, что также подчеркивало ее уникальность. Преемственность и последовательность в проведении экономической политики сохранилась на КВЖД и после прихода советской власти.

Abstract. This article analyzes the economic policy of the Chinese Eastern Railway (CER) in the first quarter of the 20th century. Built by the Russian Empire, the railway is viewed as a unique historical experiment in the Far East. The CER passed through northeastern China, where the interests of several powers converged. Under these circumstances, the CER served as a vital transport artery, creating a unified trade and economic space between Russia, China, Japan, Mongolia, and Korea, and catalyzing the economic development of Manchuria and the Russian Far East. The CER's extraterritorial Right-of-Way Zone, which became a major hub of Russian and Chinese trade in the region, can be considered a unique socioeconomic phenomenon. Furthermore, the CER's economic potential and the economic policies of its administration largely determined the nature of political cooperation or confrontation between key states in the region. After World War I and the 1917 Revolution in Russia, the CER acquired de facto autonomous status, independent of any government, which further emphasized its uniqueness. Continuity and consistency in economic policy continued on the CER even after the advent of Soviet power.

Ключевые слова: КВЖД, российско-китайские отношения, российско-японские отношения, экономическая политика, Дальний Восток, Маньчжурия

Для цитирования: Суржко А.В. Экономическая политика на КВЖД как уникальный эксперимент России на Дальнем Востоке в первой четверти XX в. // Известия Алтайского государственного университета. 2026. № 2 (148). С. 25–33. [https://doi.org/10.14258/izvasu\(2026\)2-03](https://doi.org/10.14258/izvasu(2026)2-03)

Финансирование: исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 22-68-00054 «Маньчжуромонгольский мир Внутренней Азии в первой половине XX в.».

Введение

С конца XIX в. до окончания Второй мировой войны важнейшим фактором развития международных отношений на Дальнем Востоке и в Азии в целом стала построенная Российской империей Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД). Проходившая по территории Северо-Восточного Китая (Маньчжурии) транспортная артерия стала ключевым инструментом российского политического, военно-стратегического, экономического и социокультурного присутствия в регионе. Кроме того, железная дорога являлась основным средством хозяйственного освоения и развития прилегающих к ней территорий.

В конце XIX в. по обе стороны от железной дороги для ее обслуживания была сформирована экстерриториальная Полоса отчуждения, в которой селились сотрудники КВЖД и наемные рабочие с членами семей из числа российских подданных. В 1920 г. вместо Полосы отчуждения был создан Особый район трех Восточных провинций (ОРВП), лишенный экстерриториального статуса и подчиненный напрямую президенту Китая. После создания марионеточного государства Маньчжоу-Го эта территория начинает именоваться Северо-Маньчжурским особым районом, а после продажи КВЖД в 1935 г. — упраздняется. В землях, прилегающих к КВЖД, сложилось уникальное пространство, в котором органично сочетались элементы культурного, бытового, общественно-экономического и хозяйственного укладов России, Китая, Японии.

Главным идеологом, лоббистом и организатором строительства Китайско-Восточной железной дороги стал министр финансов Российской империи С.Ю. Витте. По мере строительства и эксплуатации железной дороги он всегда подчеркивал исключительно мирный, торговый характер проведения этого пути [1, с. 288]. В своих мемуарах, говоря о начале строительства КВЖД, он отмечал, что «весь вопрос заключался в том, чтобы достигнуть этой цели путем миролюбивым, основанным на взаимокommerческих выгодах» [2, с. 49]. Особенно актуальным такой под-

Keywords: CER, Russian-Chinese relations, Russian-Japanese relations, economic policy, Far East, Manchuria

For citation: Surzhko A.V. Economic Policy on the CER as a Unique Experiment of Russia in the Far East in the First Quarter of the 20th Century. *Izvestiya of Altai State University*. 2026. No 2 (148). P. 25–33. (In Russ.). [https://doi.org/10.14258/izvasu\(2026\)2-03](https://doi.org/10.14258/izvasu(2026)2-03)

Funding: the research was funded by the Russian Science Foundation (project No 22-68-00054 "The Manchu-Mongol World of Inner Asia in the First Half of the 20th Century").

ход представляется с учетом специфики современного характера российско-китайских отношений, подразумевающего многостороннее политическое и экономическое сотрудничество. Несмотря на это, в отечественной историографии уделяется недостаточно внимания непосредственно экономическим факторам в истории КВЖД.

В советской исторической науке история Китайско-Восточной железной дороги изучалась прежде всего сквозь призму развития международных отношений. В центре внимания таких исследований, как Е.И. Попова [3], М.И. Сладковский [4], А.М. Ледовский [5], А.В. Меликсетов [6] и др., находились вопросы о роли КВЖД как объекта и фактора экспансионистской внешней политики России, США, Японии. При этом становление, развитие и функционирование непосредственно экономических институтов железной дороги рассматривались ими контекстно. Кроме того, по идеологическим причинам советские историки рассматривали всю дальневосточную политику России конца XIX — начала XX вв. через ленинскую теорию империализма, что значительно сужало возможную трактовку и интерпретацию исторических фактов.

В постсоветский период изучением истории КВЖД занимался ряд выдающихся востоковедов. Большого внимания заслуживают труды Ю.М. Галеновича [7], М.В. Крюкова [8], С.Л. Тихвинского [9] и др. В них рассматривались такие проблемы, как владение и система управления КВЖД, переселенческая политика и трудовая миграция в Полосе отчуждения, история города Харбина [10, 11]. Однако система функционирования экономических институтов вновь не получила достаточного освещения. Данная статья направлена на то, чтобы частично восполнить этот пробел исторического знания.

Для китайской историографии XX в. долгое время было характерно полное отрицание какой-либо положительной роли КВЖД для местной экономики, а сама дорога рассматривалась исключительно как средство империалистической политики царской

России. В этой тональности выдержаны работы таких исследователей, как Юй Шэнву [12], Лю Цунькуань, Люй Ижань [13], и др. Исследования китайских ученых, написанные в последние десятилетия, отличаются более взвешенными оценками роли КВЖД для истории Северо-Восточного Китая. Не отрицая явных негативных моментов, они анализируют причинно-следственные связи строительства и эксплуатации железной дороги, ее прогрессивный социально-экономический и социально-культурный характер. В качестве примера можно привести исследования Ма Вэйюаня [14], Чжао Юнхуа [15], Пен Чуаньюна [16] и др. Таким образом, в китайской исторической традиции также не сформирован единый научный подход к пониманию данной проблемы.

Методы исследования

Методологическую базу исследования составляет мир-системная теория в интерпретации французского исследователя Ф. Броделя. В соответствии с ней территория Северо-Востока Китая (Маньчжурия) рассматривается нами как периферия и центр пересечения и будущего столкновения экономических и политических интересов крупных региональных держав — России и Японии.

Результаты исследования

История КВЖД началась 22 мая (3 июня) 1896 г. подписанием секретного союзного договора между Россией и Китаем. Согласно его условиям российская сторона в обмен на обязательства защищать Китай от агрессивных действий со стороны Японии получала право на строительство железной дороги в Северо-Востоке (Маньчжурии) и использование прилегающей к ней территории в качестве полосы отчуждения, наделенной дипломатической экстерриториальностью. С российской стороны заключение соглашения на постройку КВЖД на себя возложили не правительственные структуры, а созданный в это же время Русско-китайский банк, основу которого составлял французский капитал [17, с. 292–294].

Здесь представляется необходимым пояснить, в чем заключалась экономическая уникальность КВЖД, поскольку в данный период борьбу за железнодорожную концессию в Маньчжурии вели также США, Великобритания, Франция и Германия. Во-первых, согласимся с мнением профессора А.П. Суходолова, отмечающего, что магистраль соединила разорванный Транссиб в единое целое, сформировав общее, надгосударственное политико-экономическое пространство России и Китая. Во-вторых, КВЖД создавалась не с целью прямой экономической экспансии, а для развития относительно взаимовыгодного сотрудничества, основанного на свободном труде [18, с. 72–77].

Для управления магистралью 27 августа (8 сентября) 1896 г. создавалось акционерное «Общество Китайской восточной железной дороги» [19, с. 74–77]. Согласно уставу «Общества...» его руководящими органами становились общее собрание акционеров и правление. Председателем правления должен был избираться подданный Китая, а вице-президентом и управляющим — подданные России. При управляющем формировался Совет, в состав которого входили начальники отделов и служб дороги [20, с. 35]. Когда летом 1903 г. началась эксплуатация КВЖД, Управление железной дороги состояло из канцелярии, юридического отдела, коммерческой части, учебной части, службы пути и сооружений, полицейской службы, церковного отдела и т.д. [21, с. 63]. Даже беглого ознакомления с функционалом этих подразделений достаточно, чтобы обратить внимание, что первоначально на КВЖД не было создано специальной службы, отдела или части, сосредоточивших в себе управление всеми экономическими вопросами, поскольку они распределялись между различными ведомствами.

Наиболее тесно экономическими вопросами занимались коммерческая часть (отдел) и контроль сборов. В первые годы функционирования КВЖД их работу возглавлял К.П. Лазарев. Данные ведомства проделали большую организационную работу, в результате которой оборот груза в Маньчжурии был смещен с р. Хуанхэ и порта Инкоу в сторону порта Дальний. Это способствовало активизации продвижения хлеба из России в Китай, откуда, в свою очередь, удешевились поставки чая и шелковых товаров. Ключевую роль в этих важнейших экономических вопросах сыграла грамотная тарифная политика, проводимая руководством КВЖД. Основным ее направлением было постепенное понижение экспортных ставок [22, с. 83–88]. Благодаря этому новая железнодорожная магистраль стала привлекательной для перевозки частных грузов [23, с. 2–3]. Другим важнейшим направлением деятельности коммерческой части стало создание сети коммерческих агентств при крупных железнодорожных станциях и близлежащих городах. Эти агентства выполняли посредническую миссию между российскими предпринимателями, администрацией железной дороги и местным населением. Еще одним большим достижением коммерческого отдела можно назвать достигнутую договоренность с иностранными почтовыми учреждениями о направлении международной почты на транспортный маршрут КВЖД.

Основными видами товаров, перевозимых по Китайско-Восточной железной дороге, были хлеб, чай, мануфактура и соль. К примеру, в 1903 г. — первом после открытия полноценного движения на всем протяжении дороги, от общего числа всех грузов, перевезенных по КВЖД, на хлеб пришлось 37%, а на чай

и мануфактуру — по 10%. Схожая ситуация сохранялась и в последующие годы [24, с. 23].

Другой стороной экономической политики КВЖД стало зарождение и развитие коммерческой жизни в Полосе отчуждения. Первоначально торговую и промышленную деятельность здесь вели мелкие торговцы, преимущественно из Сибири, селившиеся в административных и технических центрах дороги. В первую очередь они обслуживали потребности железнодорожного персонала и охранных частей. Во многом благодаря этому город Харбин, появившийся изначально как главный железнодорожный центр Маньчжурии, стал центром всей общественной и экономической жизни в полосе отчуждения и пунктом наибольшего скопления русского населения в Китае [23, с. 6].

Стимулирующим фактором для развития российской коммерции в Северо-Восточном Китае стало начало Русско-японской войны 1904–1905 гг. Прежде всего, в районе КВЖД возросло количество мелких и средних торговцев из России и Китая, прибывших обслуживать потребности Русской императорской армии. Чуть позже неподалеку от железнодорожных станций стали возникать различные промышленные предприятия. В одном только Харбине, ставшем главным опорным пунктом России в Маньчжурии, за годы войны начали функционировать паровые мельницы, заводы по производству алкогольной продукции, мыла, кожевенных и стеклянных изделий, фабрики продовольственного типа и т.д. Российские правительственные инстанции и администрация КВЖД стремились создать условия для закрепления русского предпринимательства в долгосрочной перспективе, способствуя строительству крупных оптовых складов для товаров отечественного производства. Однако поражение России в войне и последовавшая реконверсия привели к тому, что многие из совсем недавно созданных предприятий несли большие убытки и были вынуждены сворачивать свою деятельность [25, с. 390–391].

После поражения России в войне с Японией и произошедших по его итогам территориальных изменений на Дальнем Востоке важнейшее значение для всей экономической жизни КВЖД приобрел Владивосток как единственный оставшийся город-порт, представляющий магистрали выход к океану. Вскоре здесь было открыто крупное агентство дороги, сооружены пристань и склады для грузов. Благодаря этим обстоятельствам Владивосток превратился в один из центров чайной торговли, что значительно способствовало его социально-экономическому развитию. Кроме того, в июне 1906 г. согласно Высочайшему повелению императора Николая II во временную эксплуа-

тацию Обществу Китайско-Восточной железной дороги была передана Уссурийская железная дорога [23, с. 14–15].

Параллельно с этим развивалась сеть прямого пассажирского и грузового сообщения с другими железными дорогами. В 1907 г. было подписано российско-японское соглашение о соединении бывшей южной ветки КВЖД, получившей название Южно-Маньчжурская железная дорога (ЮМЖД), с ее северной частью [26, с. 400–401]. В результате движение по КВЖД до Дальнего (Дайрэна) и Порт-Артура (Редзюна), ставшее невозможным по итогам войны, было восстановлено. В 1912 г. через КВЖД было установлено прямое железнодорожное сообщение между Россией и Японией [22, с. 83–88]. Таким образом, международное значение Китайско-Восточной железной дороги превращало ее в важнейший инструмент формирования единого экономического пространства на Дальнем Востоке, акторами которого являлись Россия, Китай и Япония, а также зависимые от них Монголия и Корея.

Потеря контроля над южной веткой железной дороги вынудила ее руководство несколько изменить свою политику. Так, при коммерческой части Управления КВЖД был организован особый Совещательный комитет из представителей местной и уссурийской промышленности и торговли для совместной выработки мер тарифного и конвенционного характера. Тогда же при коммерческом отделе Правления КВЖД была образована комиссия по пересмотру тарифной политики. Как итог в 1908 г. начала действовать более гибкая и сложная тарифная система [22, с. 83–88]. В основу работы данной комиссии было положено пять основных принципов:

- взять с перевозки грузов все то, что можно получить без риска перемещения его на воду или на гуж;
- направить движение экспорта и импорта грузов во Владивосток;
- облегчить вывоз сырья из Маньчжурии в сопредельные российские территории для переработки его на местных заводах;
- содействовать снабжению монгольским скотом и мясом Уссурийского края с целью вытеснения австралийских продовольственных товаров;
- удешевить транспортировку в Маньчжурию продуктов уссурийской промышленности [23, с. 19–20].

В общих чертах сформированная система существовала до начала Первой мировой войны. Результаты коммерческой деятельности КВЖД в первые годы ее эксплуатации могут быть представлены следующим образом (табл. 1).

Таблица 1

Выручка КВЖД от перевозки пассажиров и грузов в 1903–1911 гг.

Год	Выручка с перевозки пассажиров и клади (руб.)	Выручка с перевозки грузов (руб.)	Итого с перевозки пассажиров и грузов (руб.)
1903	4 779 857	7 537 579	12 317 436
1904	4 751 632	18 969 423	23 721 055
1905	5 894 491	28 011 412	33 905 903
1906	7 216 390	21 961 669	29 178 059
1907	3 988 146	12 996 016	16 984 162
1908	3 473 984	11 467 573	14 941 557
1909	3 395 763	12 140 548	15 536 311
1910	3 891 600	13 912 535	17 804 135
1911	3 568 787	15 880 802	19 449 589

Из-за последствий Русско-японской войны и экономического кризиса, охватившего Маньчжурию, КВЖД, несмотря на достаточно высокую выручку от перевозки грузов и пассажиров, в 1903–1909 гг. была исключительно убыточной, общий дефицит за этот период составил более 57 млн руб. Лишь в 1910 г. дорога получила первый чистый доход от эксплуатации. Такая картина объясняется высокими расходами, которые российская сторона закладывала на строительство Харбина и Дальнего, Морского пароходства и пароходства по р. Сунгари, постройку торговых рядов, издание газет, возведение инфраструктурных объектов [27, с. 140–141].

Таким образом, в дореволюционный период функционирование экономических институтов КВЖД и его экономическая политика демонстрировали неоднозначные результаты. С одной стороны, железнодорожная магистраль способствовала развитию русской, китайской и японской коммерции в Северо-Восточном Китае и, как следствие, экономическому развитию этого региона. Была налажена стабильная перевозка грузов и пассажиров, созданы предпосылки формирования единой транспортной системы на Дальнем Востоке. С другой стороны, прибыль КВЖД начала приносить лишь на седьмой год эксплуатации, а говорить о ее окупаемости не приходилось вовсе.

В результате Первой мировой войны и после двух революций 1917 г. в России на КВЖД наступает период бесхозяйственного состояния: императорские институты были лишены власти на железной дороге, а большевики не смогли ее установить. Кроме того, непосредственно в Китае также сложилась непростая политическая ситуация. Период 1916–1928 гг. вошел в историю под названием «эры милитаристов» — системы, при которой дучжюни (военные правители) отдельных территорий совмещали в себе функции военной и гражданской власти. В частности, власть в Маньчжурии принадлежала Чжан Цзолиню, проводившему собственную политику, фактически не подчиняясь центральному правительству. Этими обстоя-

тельствами воспользовался Русско-Азиатский банк, объявивший себя владельцем дороги на основании того, что именно он подписывал договор с Китаем. В октябре 1920 г. банк и китайское правительство заключили дополнительное соглашение, установившее паритетное управление железной дорогой [28, с. 2]. В это же время Полоса отчуждения была преобразована в Особый район Восточных провинций, подчиненных президенту Китая, что значительно ограничивало самостоятельность железнодорожной администрации в регионе.

Вскоре после этого новым управляющим КВЖД становится профессиональный инженер, бывший член колчаковского правительства Б.В. Остроумов. К тому моменту условия для коммерческой работы дороги были катастрофическими, а сама она находилась на грани банкротства. Экономическая политика КВЖД подлежала полному пересмотру. В 1921 г. по инициативе начальника коммерческой части П.А. Чистякова было создано Экономическое бюро железной дороги, задачей которого являлось проведение экономического обследования районов дороги и разработка комплекса мер по нормализации коммерческой работы. Проведенное обследование выявило обстановку, в которой протекало функционирование магистрали, и дало возможность наметить схему необходимых мероприятий. Отныне задачей коммерческой политики КВЖД стало быстрее увеличение грузооборота [22, с. 88].

Говоря об Экономическом бюро КВЖД, стоит отметить, что постепенно его функции вышли за рамки изучения хозяйственного состояния края. Социально-культурная специфика Маньчжурии вызвала необходимость ее комплексного изучения: языка, быта, хозяйственных условий, административного устройства и аппарата. С этой целью штат бюро пополнялся экономистами, востоковедами, статистиками и другими квалифицированными специалистами. Здесь же сформировался институт старших и младших агентов, занимающихся решением конкретных теоретических и практических задач.

Примечательно, что в вопросах организационной структуры Экономическое бюро ориентировалось на опыт японцев, накопленный ими при эксплуатации более успешной с коммерческой точки зрения ЮМЖД. Во главе бюро стоял И.А. Михайлов, затем его сменил Г.Н. Дикий [28, с. 38–43].

По инициативе Б.В. Остроумова КВЖД максимально дистанцировалась от различных политических группировок и перешла к чисто коммерческой работе. Благодаря энергичности и настойчивости новой администрации дорога не только была спасена от банкротства, но и поставлена на прочный фундамент правильного хозяйственного расчета. Уже в 1921–1922 гг. доходы от деятельности КВЖД вновь стали превышать расходы [29, с. 25].

Стоит отметить, что до революции 1917 г. в России Китайско-Восточная железная дорога являлась предприятием, подчиненным общим задачам государственной экономической политики. Соответственно, все руководящие указания на КВЖД поступали из Санкт-Петербурга. Однако в начале 1920-х гг. в результате указанных выше административных изменений дорога в своих коммерческих интересах путем тарифных мероприятий и созданием подсобных предприятий в значительной мере выполняла функции распорядителя всей экономической жизни Северной Маньчжурии [29, с. 31]. Во многом благодаря достигнутым экономическим результатам период руководства Б.В. Остроумова зачастую называют «золотым веком» КВЖД [30].

Однако в мае 1924 г. статус КВЖД вновь изменился. Подписанное между Советским Союзом и Китаем

«Соглашение об общих принципах урегулирования вопросов» устанавливало совместное управление магистралью на паритетной основе [31, с. 83–85]. Несмотря на смену власти (Б.В. Остроумов был отстранен от должности, его место занял советский гражданин А.Н. Иванов), на КВЖД сохранилась определенная преемственность и последовательность в проведении экономической политики. Стоит заметить, что данный документ не был признан Чжан Цзолинем и в сентябре 1924 г. советское правительство подписало сепаратное Соглашение с правительством Трех Автономных Восточных Провинций Китайской Республики в Маньчжурии, носившее аналогичный характер [32, с. 82, 94].

Для начала было признано необходимым сближение железной дороги с клиентурой. Так, с 1925 г. началось развертывание целой сети агентств и агентов, связанных общими операциями и имеющих возможность предложить перевозочные услуги дороги непосредственно клиентуре как на станциях дороги и за их пределами в стороне от линии, так и в важнейших торговых пунктах Китая. Уже к концу 1920-х гг. эта сеть раскинулась по всем важнейшим станциям КВЖД, отдельным главнейшим городам и пристаням в провинциях Хэйлунцзян и Гирин, перекинулась в Южную Маньчжурию, достигла Шанхая, Дайрена, Инкоу, Мукдэна и Владивостока. Китайскими коммерческими кругами даже был поднят вопрос об открытии агентств КВЖД в Лондоне и Гамбурге [22, с. 97–98].

Таблица 2

Финансовые результаты работы КВЖД в 1920-е гг.

Год	Доходы от эксплуатации (млн руб.)	Расходы на эксплуатацию (млн руб.)	Прибыль (млн руб.)
1921	39,9	37,6	2,3
1922	37,4	26,3	11,1
1923	36,1	24,3	11,8
1924	37,5	21,9	15,6
1925	48,5	24,1	24,4
1926	55,5	27,2	28,3
1927	60,3	40,3	20,0

С распространением советского влияния на КВЖД его Экономическое бюро продолжало оставаться ключевым органом для выяснения изменений обстановки на самой железной дороге и в ее ближайших окрестностях, а также разработки вытекающих из нее мероприятий. Примечательно, что, несмотря на кампанию по вытеснению с КВЖД российских эмигрантов, их связи с представителями советской науки сохранялись и зачастую носили достаточно продуктивный характер [28, с. 38–43].

Заключение

Подводя итог, стоит отметить, что Китайско-Восточная железная дорога с момента начала своей эксплуатации в 1903 г. стала не только способом распространения российского военно-политического влияния в Северо-Восточном Китае и на Дальнем Востоке в целом, но и действенным инструментом экономической экспансии России в данный регион. Основным институтом, реализующим данную функцию железной дороги, стал ее экономический отдел, при котором работали различные коммерческие и торговые агенты и представите-

ли. Благодаря их эффективной работе на КВЖД была налажена система грузовых и пассажирских перевозок, начала развиваться промышленность Маньчжурии. Несмотря на сложности, вызванные Русско-японской войной и отдаленностью дороги от административных центров России, она начала приносить стабильный доход. Однако установившийся порядок был нарушен Первой мировой войной, революцией 1917 г. в России и последовавшей Гражданской войной.

В начале 1920-х гг. КВЖД обрела большую административную самостоятельность, превратившись

в один из главных катализаторов экономической жизни в регионе. Значительную роль в этом играло созданное Экономическое бюро, в задачи которого входило изучение экономической конъюнктуры и выработка соответствующих мер, направленных на поддержание и развитие железнодорожной магистрали. Приход на КВЖД представителей Советской России первоначально не изменил устоявшегося хода дел. Однако обострившаяся вокруг дороги политическая борьба, апофеозом которой стал военный конфликт 1929 г., снизила эффективность и актуальность сугубо экономических институтов.

Библиографический список

1. Справочник по С. Маньчжурии и КВЖД. Харбин: Издание Экономического Бюро КВЖД, 1927. 609 с.
2. Вите С.Ю. Воспоминания. Т. 2 (1894 — октябрь 1905). Царствование Николая II. М.: Издательство социально-экономической литературы, 1960. 642 с.
3. Попова Е.И. Политика США на Дальнем Востоке (1918–1922). М.: Наука, 1967. 343 с.
4. Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений СССР с Китаем (1917–1974). М.: Наука, 1977. 367 с.
5. Ледовский А.М. СССР, США и народная революция в Китае. М.: Наука, 1979. 215 с.
6. Меликсетов А.В. Победа китайской революции. М.: Наука, 1989. 179 с.
7. Галенович Ю.М. Россия — Китай. Шесть договоров. М.: Муравей, 2003. 408 с.
8. Крюков В.М., Крюков М.В. КВЖД 1929: Взрыв и эхо. М.: ИВ РАН, 2017. 623 с.
9. Тихвинский С.Л. Восприятие в Китае образа России. М.: Наука, 2008. 244 с.
10. Василенко Н.А. История российской эмиграции в освещении современной китайской историографии. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2003. 219 с.
11. Дацышен В.Г. Современная китайская историография о значении КВЖД // Дальний Восток России — Северо-Восток Китая: исторический опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества : материалы Международной научной конференции. Хабаровск: Частная коллекция, 1998. С. 13–15.
12. Wang Yunwu, Li Shengwu. Sino-Russian Relations and the Chinese Eastern Railway. Shanghai: The Commercial Press, 1933. 66 p.
13. Yu Shengwu, Liu Cunkuan, Lü Yiran, et al. A History of Tsarist Russia's Aggression Against China. Shanghai: Shanghai People's Publishing House. 1981. 143 p.
14. Ma Weiyun. The Chinese Eastern Railway and Heilongjiang Culture — The Chinese Eastern Railway Issue in Sino-Russian (Soviet) Relations. Harbin: Heilongjiang University Press, 2010. 324 p.
15. Zhao Yonghua. A Historical Examination and Brief Analysis of Official and Private Newspapers and Periodicals Published in China by Tsarist Russia in the Late 19th and Early 20th Centuries // Russian Studies. 2010. № 6. P. 103-116.
16. Peng Chuanyong. The Fengtian-Russian Agreement was a «Reinsurance Treaty» for the Soviet Union to Regain Control of the Chinese Eastern Railway // Siberian Studies. 2010. № 3. P. 68-71.
17. Сборник договоров России с другими государствами. 1856–1917. М.: Госполитиздат, 1952. 470 с.
18. Суходолов А.П. Китайская Восточная железная дорога: опыт России и Китая по совместной реализации крупномасштабных проектов // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2014. № 3. С. 72–77.
19. Дорофеева М.А. Научно-исследовательская и издательская деятельность Экономического бюро КВЖД в Северной Маньчжурии // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества : материалы III Международной научно-практической конференции. Благовещенск: БГПУ, 2013. С. 38–43.
20. Русско-китайские отношения 1689–1916. Официальные документы. М.: Издательство восточной литературы, 1958. 139 с.
21. Казанцев В.П. Формирование административно-полицейской системы КВЖД (1896–1905) // Россия и АТР. 2012. № 3 (77). С. 33–43.
22. Василенко Н.А. Первостроители КВЖД. К 100-летию магистрали // Россия и АТР. 2003. № 4 (42). С. 62–66.
23. Краткий обзор работы КВЖД и Края. Харбин: Типография Китайской Восточной железной дороги, 1928–1929. 130 с.
24. Очерк коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 15 лет существования общества. Санкт-Петербург: Типография А. Смолинский, 1912. 105 с.
25. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги 1896–1923 гг. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва «Озо», 1923. 690 с.

26. Путеводитель по Китайской Восточной железной дороге. Харбин: 1906–1907. 82 с.

27. Хрестоматия по истории СССР. 1861–1917. М.: Провещение, 1990. 414 с.

28. Шмуккер М.М. Финансы казенной сети железных дорог России в связи с бюджетом (1890–1913 гг.) и очерк Восточно-Китайская железная дорога. Вольск: Типография кооперативного издательства, 1918. 164 с.

29. Соглашение о Китайско-Восточной жел. дор. (Историко-политический очерк) // Известия. 1924. 12 июня.

30. К.В.Ж.Д. и ея районъ. Харбин: Экономическое бюро КВЖД, 1923. 32 с.

31. Баринов А. Руководитель, возродивший КВЖД // Забайкальская магистраль. 2021. № 48 (232). URL: <https://gudok.ru/zdr/172/?ID=1590028> (дата обращения: 30.09.2025).

32. Советско-китайские отношения 1917–1957. Сборник документов. М.: Издательство восточной литературы, 1959. 467 с.

References

1. *Handbook of Northern Manchuria and the CER*. Harbin: Publishing House of the Economic Bureau of the CER, 1927. 609 p. (In Russ.).

2. Witte S.Yu. *Memories. Vol. 2 (1894 — October 1905). The Reign of Nicholas II*. Moscow: Publishing House of Social and Economic Literature, 1960. 642 p. (In Russ.).

3. Popova E.I., *US Policy in the Far East (1918–1922)*. Moscow: Nauka, 1967. 343 p. (In Russ.).

4. Sladkovsky M.I. *History of Trade and Economic Relations between the USSR and China (1917–1974)*. Moscow: Nauka, 1977. 367 p. (In Russ.).

5. Ledovsky A.M. *The USSR, the USA, and the People's Revolution in China*. Moscow: Nauka, 1979. 215 p. (In Russ.).

6. Meliksetov A.V. *Victory of the Chinese Revolution*. Moscow: Nauka, 1989. 179 p. (In Russ.).

7. Galenovich Yu.M. *Russia — China. Six Treaties*. Moscow: Muravei, 2003. 408 p. (In Russ.).

8. Kryukov V.M., Kryukov M.V. *CER 1929: Explosion and Echo*. Moscow: Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, 2017. 623 p. (In Russ.).

9. Tikhvinsky S.L. *Perception of Russia's Image in China*. Moscow: Nauka, 2008. 244 p. (In Russ.).

10. Vasilenko N.A. *History of Russian Emigration in the Light of Modern Chinese Historiography*. Vladivostok: Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences (FEB RAS), 2003. 219 p. (In Russ.).

11. Datsyshen V.G. Modern Chinese Historiography on the Significance of the CER. *Proceedings of the International Scientific Conference "Russian Far East — Northeast China: Historical Experience of Interaction and Prospects for Cooperation"*. Khabarovsk: Private Collection, 1998. P. 13–15. (In Russ.).

12. Wang Yunwu, Li Shengwu. *Sino-Russian Relations and the Chinese Eastern Railway*. Shanghai: The Commercial Press, 1933. 66 p.

13. Yu Shengwu, Liu Cunkuan, Lü Yiran, et al. *A History of Tsarist Russia's Aggression against China*. Shanghai: Shanghai People's Publishing House. 1981. 143 p.

14. Ma Weiyun. The Chinese Eastern Railway and Heilongjiang Culture — *The Chinese Eastern Railway Issue in Sino-Russian (Soviet) Relations*. Harbin: Heilongjiang University Press, 2010. 324 p.

15. Zhao Yonghua. A Historical Examination and Brief Analysis of Official and Private Newspapers and Periodicals Published in China by Tsarist Russia in the Late 19th and Early 20th Centuries. *Russian Studies*. 2010. No 6. P. 103–116.

16. Peng Chuanyong. The Fengtian-Russian Agreement was a "Reinsurance Treaty" for the Soviet Union to Regain Control of the Chinese Eastern Railway. *Siberian Studies*. 2010. No 3. P. 68–71.

17. *Collection of Treaties between Russia and Other States. 1856–1917*. Moscow: Gospolitizdat, 1952. 470 p. (In Russ.).

18. Sukhodolov A.P. Chinese Eastern Railway: the Experience of Russia and China in Joint Implementation of Large-scale Projects. *Bulletin of the Irkutsk State University of Economics*. 2014. No 3. P. 72–77. (In Russ.).

19. Dorofeeva M.A. Research and Publishing Activities of the Economic Bureau of the CER in Northern Manchuria. *Proceedings of the 3d International Scientific and Practical Conference "Russia and China: History and Prospects of Cooperation"*. Blagoveshchensk: BSPU, 2013. P. 38–43. (In Russ.).

20. *Russian-Chinese Relations 1689–1916. Official Documents*. Moscow: Publishing House of Oriental Literature, 1958. 139 p. (In Russ.).

21. Kazantsev V.P. Formation of the Administrative and Police System of the CER (1896–1905). *Russia and the Asia-Pacific Region*. 2012. No 3 (77). P. 33–43. (In Russ.).

22. Vasilenko N.A. Pioneers of the CER. On the 100th Anniversary of the Railway. *Russia and the Asia-Pacific Region*. 2003. No 4 (42). P. 62–66. (In Russ.).

23. *A Brief Overview of the Work of the CER and the Region*. Harbin: Printing House of the Chinese Eastern Railway, 1928–1929. 130 p. (In Russ.).

24. *An Essay on the Commercial Activities of the Chinese Eastern Railway over 15 Years of the Company's Existence*. St. Petersburg: A. Smolinsky Printing House, 1912. 105 p. (In Russ.).

25. *Historical Review of the Chinese Eastern Railway (1896–1923)*. Harbin: Printing House of the Chinese Eastern Railway and the Ozo Company, 1923. 690 p. (In Russ.).

26. *Guide to the Chinese Eastern Railway*. Harbin: 1906–1907. 82 p. (In Russ.).

27. *A Reader on the History of the USSR. 1861–1917*. Moscow: Prosveshchenie, 1990. 414 p. (In Russ.).

28. Shmukker M.M. *The Finances of the State Railway Network of Russia in Relation to the Budget (1890–1913) and an Essay on the Chinese Eastern Railway*. Volsk: Printing House of the Cooperative Publishing House, 1918. 164 p. (In Russ.).

29. Agreement on the Chinese Eastern Railway (Historical and Political Essay). *Izvestia*, June 12, 1924. (In Russ.).

30. *CER and Its Region*. Harbin: Economic Bureau of the CER, 1923. 32 p. (In Russ.).

31. Barinov A. The Leader Who Revived the CER. *Trans-Baikal Railway*. 2021. No 48 (232). URL: <https://gudok.ru/zdr/172/?ID=1590028> (date accessed: 30.09.2025). (In Russ.).

32. *Soviet-Chinese Relations 1917–1957. Collection of Documents*. Moscow: Publishing House of Oriental Literature, 1959. 467 p. (In Russ.).

Информация об авторе

А.В. Суржко, кандидат исторических наук, младший научный сотрудник, Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН, Улан-Удэ, Россия; младший научный сотрудник лаборатории исторических и социально-экономических исследований Сибири и Центральной Азии, Федеральный исследовательский центр «Красноярский научный центр СО РАН», Красноярск, Россия.

Information about the author

A.V. Surzhko, Candidate of Historical Sciences, Junior Researcher, Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Ulan Ude, Russia; Junior Researcher, Laboratory of Historical and Socioeconomic Research of Siberia and Central Asia, Federal Research Center "Krasnoyarsk Science Center of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences", Krasnoyarsk, Russia.