

ПРОБЛЕМЫ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

УДК 327(470+510)

А. П. СУХОДОЛОВ

*доктор экономических наук, профессор,
Байкальский государственный университет экономики и права*

КИТАЙСКАЯ ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА: ОПЫТ РОССИИ И КИТАЯ ПО СОВМЕСТНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ КРУПНОМАСШТАБНЫХ ПРОЕКТОВ

Отношения между Россией и Китаем имеют богатую и сложную историю, в которой этапы тесного сближения двух стран чередовались с периодами охлаждения взаимоотношений. В статье представлен ретроспективный взгляд на реализацию Россией и Китаем совместного крупномасштабного проекта конца XIX — начала XX в., связанного со строительством и последующей эксплуатацией Китайской Восточной железной дороги. Рассмотрены предпосылки и основные этапы строительства Китайской Восточной железной дороги. Показаны торгово-экономические и социальные изменения, произошедшие в регионе после сдачи дороги в эксплуатацию. Уникальный исторический опыт реализации рассмотренного проекта может быть полезен для дальнейшего развития и укрепления торгово-экономических связей, стратегического партнерства и сотрудничества между Россией и Китаем.

Ключевые слова: Китайская Восточная железная дорога; Россия; Китай; совместная реализация; крупномасштабный проект.

A. P. SUKHODOLOV

*Doctor habil. (Economics), Professor,
Baikal State University of Economics and Law*

THE CHINESE EASTERN RAILWAY: THE EXPERIENCE OF RUSSIA AND CHINA IN JOINT IMPLEMENTATION OF LARGE-SCALE PROJECTS

The relations between Russian and China are characterized by rich and complicated history: the stages of considerable improvement of relations were alternated with the periods of sharp slowdown. The article presents a retrospective view on implementation of a joint large-scale project between Russia and China related to construction and exploitation of the Chinese Eastern Railway in the end of the 19th — beginning the 20th century. The prerequisites and main stages of the railway construction are considered. Commercial and economic changes along with social reforms subsequent to putting the railway in operation are designated. The unique historical experience of the project implementation can be useful for further development and strengthening of trade and economic relations, strategic partnership and cooperation between Russia and China.

Keywords: Chinese Eastern Railway; Russia; China; joint implementation; large-scale project.

В истории России и Китая есть периоды, ознаменованные великими достижениями. Среди них — реализация в 1896–1903 гг. крупного совместного проекта по строительству Китайской Восточной железной дороги (КВЖД) и последующая ее эксплуатация. К сожалению, этот успешный период нашей совместной истории сегодня во многом забыт, хотя взаимодействие двух стран при возведении и эксплуатации КВЖД было

весьма успешным. В наши дни этот опыт может быть востребован при совместной реализации столь же масштабных, но уже современных проектов, связанных со строительством сети скоростных железных дорог на востоке России.

Сегодня возникают вопросы: почему именно Россия была инициатором строительства железной дороги в Китае; каковы для этого были предпосылки? Дело в том, что

на рубеже XIX–XX вв. Российская империя переживала бум строительства железных дорог (ежегодно строила до 2 тыс. км железнодорожных путей). Темпы их возведения были самыми высокими в мире (выше, чем в то время строилось в странах Европы и Североамериканских Соединенных Штатах). Это позволяло успешно реализовывать подобного рода железнодорожные проекты.

Не менее важными были и геополитические предпосылки. В те годы России срочно потребовался прямой железнодорожный выход к незамерзающим портам Тихого океана. Реализовать этот проект можно было только при взаимодействии с Китаем, построив железную дорогу через территорию Маньчжурии.

Почему? Разве нельзя было быстро построить дорогу по своей территории, вдоль Амура? Ведь в те годы активно возводился Забайкальский участок Транссиба. Весь вопрос был во времени. Во второй половине XIX в. нарастала активность западных держав и Японии на Дальнем Востоке. Россия начала опасаться за сохранность своих слабо заселенных в то время восточных территорий, которые нужно было быстро объединить железной дорогой с центральными районами страны.

Возводимый в те годы Транссиб еще не мог обеспечить проезд из Европы к Тихому океану. Его восточная часть, которая начиналась во Владивостоке, доходила только до Хабаровска, а дальше прерывалась (требовался огромный мост через Амур). Западная же часть Транссиба заканчивалась в Забайкалье. Чтобы соединить разорванную магистраль в единое целое, было предложено два варианта пути: по российской территории вдоль Амура и через Маньчжурию.

Вариант строительства железнодорожной магистрали вдоль Амура, хоть и способствовал бы развитию Приамурья, был очень трудоемким, затратным и требовал для реализации много времени. Кроме того, назревал конфликт с Японией и требовалось получить скорейший выход к русским портам на Тихом океане. Россия и так не успевала за политическими событиями на Дальнем Востоке, а строительство железной дороги по русской территории на несколько лет задерживало выход к океану. Трудности сооружения Кругобайкальского и Забайкальского участков

Транссиба, а также более суровая природа и менее обжитый район предполагаемого строительства Амурского участка магистрали заставили Комитет Сибирской железной дороги скорректировать план третьей очереди возведения Транссиба. Было принято решение вместо железнодорожного полотна проложить на этом этапе вдоль Амура хороший гужевой почтовый тракт, соединяющий Сретенск с Хабаровском, а железнодорожную линию к русским портам направить кратчайшим путем, через Маньчжурию. Менее затратный и более короткий Маньчжурский вариант позволял с наименьшими затратами решить задачу — обеспечить быстрый выход к Тихому океану. Кроме того, он открывал свободный доступ к новым рынкам Северного Китая, способствовал увеличению товарооборота между Россией и Китаем. Данный вариант поддержал и министр финансов России С.Ю. Витте. Его реализация легла в основу строительства КВЖД.

Существует мнение, что С. Ю. Витте, настаивая на строительстве КВЖД, преследовал захватнические и экспансионистские цели, связанные с российской колонизацией Маньчжурии. Мы не разделяем такого мнения.

Во-первых, потому, что весь опыт освоения Россией обширной азиатской территории свидетельствовал об обратном. Не захват и насилие лежали в основе русской колонизации, а уважение к коренному населению, добрососедские отношения и взаимовыгодное сотрудничество, свободный труд, прежде всего крестьян-переселенцев из Центральной России. О возможности свободно трудиться на вновь осваиваемых землях свидетельствуют те факты, что в Сибири не было крепостного права, а коренные народы получали от «белого царя» существенные налоговые преференции. Подобная практика в корне отличалась от «колонизации» Азии и Америки западными цивилизованными странами, проводимой, к тому же огнем и мечом.

Во-вторых, русское освоение территорий, особенно железнодорожное строительство, всегда способствовало социально экономическому развитию осваиваемых районов. Не исключением стала территория, прилегающая к КВЖД. Да и сама дорога в 1950-х гг. была досрочно и безвозмездно передана Китаю. В чем здесь экспансия?

В-третьих, русское правительство было искренне заинтересовано в установлении добрососедских отношений со своим южным соседом. Россия видела в Китае союзника, который также страдал от хищнической политики западных стран и Японии, эксплуатирующих и разлагающих Китай, насаждающих в нем «западные ценности», стимулирующие «опиумные войны» и др. Не стоит приписывать России, имеющей обширные богатейшие, но слабозаселенные и малоосвоенные территории, желание прихватить у соседа чужие земли.

О готовности России сотрудничать с Китаем свидетельствует, например, тот факт, что сразу после японо-китайской войны 1894–1895 гг. правительство России выступило гарантом русско-французского займа в 400 млн франков для Китая, испытывающего нужду в деньгах для уплаты контрибуции Японии. Разве можно в этом усмотреть захватнические намерения? А еще через год, 22 мая (3 июня по старому стилю), Россия и Китай заключили оборонительный союз против Японии, оформив его секретным русско-китайским договором (Московский договор 1896 г.). Этот документ с российской стороны подписали С.Ю. Витте и князь А.Б. Лобанов-Ростовский, с китайской (Цинской) — Ли Хунчжан. Кстати, именно этот договор дал правовую основу для совместного строительства железной дороги через Маньчжурию в направлении на Владивосток, для подвоза русских войск и ускорения хозяйственного развития данной территории, свидетельствует о присутствии паритета и взаимного интереса, реализовать который можно было только в рамках сотрудничества двух стран.

Финансировал строительство железной дороги в Маньчжурии Русско-Китайский банк, который был учрежден в декабре 1895 г. (в 1910 г. он был преобразован в Русско-Азиатский, после его слияния с Северным банком). Его первоначальный капитал оценивался в 6–19 млн р. и был сформирован из средств Петербургского международного банка (38 %) и нескольких французских банков (62 %). В августе 1896 г. китайский посланник в Российской империи Сюй Цзин-чен подписал с правлением Русско-Китайского банка договор (на 80 лет) о предоставлении банку права на постройку железной дороги в Северном Ки-

тае. Одновременно было учреждено Общество Китайско-Восточной железной дороги. Через 80 лет дорога бесплатно переходила во владение Китая, а через 36 лет — «китайское правительство имело право выкупить дорогу, возместив все затраченные капиталы и все сделанные для означенной линии долги с наросшими процентами».

В декабре 1896 г. в Петербурге состоялись выборы правления Общества КВЖД. Вице-председателем стал С. И. Кербедз, членами правления — П. М. Романов, А. Ю. Ротштейн, Д. Д. Покотилов, Э. К. Циклер фон Шафгаузен и Э. Э. Ухтомский.

В январе 1897 г. китайская сторона назначила председателем Общества КВЖД Сюй Цзин-чена, бывшего до этого посланником Китая в Петербурге и Берлине. От российской стороны был назначен главный инженер А. И. Югович, имевший опыт строительства Рязанско-Уральской железной дороги.

Строительство КВЖД началось летом 1897 г., причем одновременно в нескольких местах: в пункте дислокации строительного управления и на конечных станциях. Через год, в июне 1898 г., была получена концессия на строительство южной ветки КВЖД, получившей название Южно-Маньчжурская железная дорога (ЮМЖД).

Управление по строительству КВЖД было размещено у р. Сунгари (Сунхуацзян), в месте ее предполагаемого пересечения железнодорожной магистралью. Сюда в апреле 1897 г. прибыл авангардный отряд строителей. Здесь же был образован железнодорожный пос. Сунгари, преобразованный впоследствии в г. Харбин.

Строительство продвигалось очень быстро. От Китайского разъезда (разъезд Кайдалово между станциями Карымская и Тарская на Забайкальском участке Транссиба) начали укладывать первые рельсы. Отсюда дорога круто поворачивала на юг, к границе с Китаем, до ст. Маньчжурия (ныне Забайкальск). На китайской территории линия пересекала горные хребты Большого Хингана, где пришлось прорубать несколько тоннелей, спускалась в плодородную долину и направлялась к пос. Сунгари (Харбину). Отсюда одна ветка шла на юг, к портам Дальнему и Порт-Артуру, вторая — на юго-восток, к российской границе, где соединялась с Уссурийским участком Транссиба (рис. 1).



Рис. 1. Карта Китайской Восточной железной дороги

Строительство велось в условиях сурового климата, сложного рельефа и малоосвоенной территории. Было сооружено 1 460 железнодорожных мостов (в том числе крупный мост через Сунгари), пробито 9 тоннелей, построены депо, склады и вокзалы, созданы ремонтные базы. Открыты предприятия по добыче угля, магазины и больницы. Действовало 20 железнодорожных училищ, вузы, библиотеки. Издавались газеты и журналы. Работали санатории и курорты. Имелось 370 паровозов, 2 700 товарных и 900 пассажирских вагонов.

Возведение магистрали затронуло не только прижелезнодорожную полосу. Оживилась хозяйственная жизнь вдоль р. Сунгари. На ней и на других реках бассейна специальные отряды проводили гидрографические исследования. Строились пристани, расчищались русла, устанавливались сигнальные маяки. При КВЖД был создан свой флот, включавший около 20 пароходов и барж. Речные пути обеспечивали стройку песком, гравием, камнем, лесом.

Протяженность между двумя русскими станциями Маньчжурия и Пограничный через Харбин составляла 1 507 км. Рабочее движение по этой линии открыли в 1901 г. Вся Китайско-Восточная железная дорога была сдана в

эксплуатацию в 1903 г. и имела общую протяженность 2 523 км.

КВЖД принесла в Северный Китай цивилизацию и вдохнула в регион жизнь. Появились новые поселения и города. Были распаханы и засеяны плодородные земли. Строились линии связи, открывались метеорологические станции, составлялись новые географические карты и речные лоции, велись геологические изыскания (были разведаны и начали эксплуатироваться десятки месторождений полезных ископаемых), открывались мастерские и заводы, возводились школы, врачебные пункты, жилье.

До строительства КВЖД в крае господствовало натуральное хозяйство, товарное земледелие находилось здесь в зачаточном состоянии. Железная дорога коренным образом изменила хозяйственный уклад этой территории, связала ее с внешним миром. С открытием регулярных перевозок и притоком капитала в Маньчжурию быстрыми темпами стало развиваться земледелие, увеличивались посевные площади, рос вывоз хлебных грузов, за период 1900–1917 гг. он увеличился с 0,3 до 52,4 млн пудов (табл.). Уже через несколько лет Маньчжурия начинает экспорт хлебных грузов в Сибирь и на внешние рынки.

**Динамика отправки зерновых грузов со всех станций КВЖД
в 1900—1917 гг., млн пуд**

| Направление отправки | 1900 | 1905 | 1907 | 1910 | 1915 | 1917 |
|----------------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| В местном сообщении | 0,6 | 2,2 | 4,1 | 6,0 | 8,0 | 9,7 |
| На вывоз | 0,3 | 0,7 | 7,6 | 26,8 | 44,3 | 52,4 |
| <i>Всего</i> | <i>0,9</i> | <i>2,9</i> | <i>11,7</i> | <i>32,8</i> | <i>52,3</i> | <i>62,1</i> |

Вскоре в Маньчжурии создается Главное колонизационное управление Хэйлунцзянской провинции (по типу русского Переселенческого), которое содействовало переселению на новые земли.

Традиционной земледельческой культурой в этом крае были бобы. Производство пшеницы началось лишь под влиянием русского населения. Урожаи оказались довольно высокими. Вскоре пшеница стала здесь второй по значимости сельскохозяйственной культурой и занимала до 20 % посевных площадей. Уже с 1903 г. начался вывоз пшеницы из Маньчжурии в прилегающие сибирские области, а с 1906 г. через Владивосток зерновые грузы стали регулярно поставляться в Японию и даже в Европу. Так же, как и в Сибири, в течение нескольких лет хлебная торговля заняла ведущее место в экономике Маньчжурии. К 1921 г. объем хлебных товарных излишков здесь превышал 100 млн пудов.

Перерабатывалось маньчжурское зерно сначала на приморских и забайкальских мельницах. Строились крупные мельницы и в самой Маньчжурии. К 1908 г. их было 15, к 1920 г. — 33. Большинство мельниц было сосредоточено в полосе КВЖД, в том числе 24 — в Харбине. Основным капиталом, вложенным в мукомольную промышленность Маньчжурии, к 1920 г. распределялся следующим образом: китайский — 60 %, русский — 30 %, японский — 6 %, смешанный — 4 %.

Развивалось не только сельское хозяйство. В районе КВЖД были открыты отделения ряда банков. Действовали общества сунгарийских мельниц и маслобойных заводов, контролируемые 34 предприятиями на всей территории Северного Китая, с суточной производительностью 12 тыс. пудов растительного масла.

В Харбине построили чугунно-медный и машиностроительный заводы, изготавливающие сложные машины и техническое оборудование. Энергоснабжением района занималась «Всеобщая электрическая компания». Был

открыт торговый дом братьев Шевченко. Переработку древесины осуществляли лесные и мебельные предприятия, контролируемые русским капиталом. Активно действовало представительство сучанских каменноугольных копей. Давали отличную продукцию такие предприятия, как Харбинская макаронная фабрика, Харбинская табачная и папиросная фабрики, также созданные на русские деньги. В Хайларе действовали заводы по переработке сельскохозяйственной продукции. В Харбине и Чжалайноре было открыто торговое-промышленное товарищество; работало Русско-Китайское транспортно-страховое и комиссионное товарищество.

Совершенно очевидно, что КВЖД сразу превратила Маньчжурию из отсталой территории в экономически развитую часть империи Цин. За 1901—1908 гг. население Маньчжурии выросло с 8,1 до 15,8 млн чел., причем главным образом за счет притока из коренного Китая. Развитие Маньчжурии пошло такими стремительными темпами, что уже через несколько лет Харбин, Дальний и Порт-Артур по числу жителей обогнали дальневосточные российские города Благовещенск, Хабаровск и Владивосток.

Благодаря КВЖД на Транссибирской магистрали развивались международные пассажирские перевозки. Дело в том, что проезд в скором поезде из Западной Европы через Сибирь в Китай или Корею занимал вдвое меньше времени, чем аналогичное путешествие на пароходе. Более того, самые дорогие билеты в комфортабельных вагонах Сибирского экспресса стоили вдвое дешевле обычных билетов для морских путешествий.

Для привлечения туристов и увеличения зарубежного пассажиропотока принимались меры, повышающие культуру и комфортность перевозок. Так, уже начинали курсировать специальные международные поезда-экспрессы, скорость и комфортность поездки в которых были существенно увеличены. В такие поезда включались специаль-

ные вагоны-библиотеки, вагоны-бильярдные, вагоны-рестораны, салоны-душевые. Иностранцев путешественников очень привлекала экзотика железнодорожного путешествия в Китай через всю Сибирь (рис. 2). К сожалению, это перспективное направление развития железнодорожного транспорта также было прервано революцией.



Рис. 2. Вокзал г. Харбин, 1907 г.

Что касается дальних грузовых перевозок, то особое внимание уделялось развитию транзитных перевозок чая. Необходимо было отвлечь потоки этого груза от караванных путей через Монголию, водного по Амуру через Сретенск и в особенности от окружного пути в Европу через Суэцкий канал. Принятая в этом отношении политика оправдала себя и уже к 1914 г. по КВЖД в Европу перевозилось свыше 4 млн пудов чая, а перед революцией 1917 г. — до 6 млн пудов.

После Русско-Японской войны (1904–1905 гг.) Порт-Артур и Дальний были отрезаны от России, а южное направление КВЖД попало под контроль Японии. Его назвали Южно-Маньчжурской железной дорогой (ЮМЖД).

После революции и гражданской войны с 1924 по 1935 г. КВЖД находилась в совместном управлении СССР и Китая. В 1935 г. правительство СССР продало дорогу властям Маньчжоу-Го, при этом на ней продолжали работать русские специалисты и железнодорожные служащие. Однако после 1945 г. КВЖД вновь возвращается в совместное управление. Объединенная с ЮМЖД она получает общее название Китайская Чанчуньская железная дорога (КЧЖД).

В феврале 1950 г. в Москве был подписан Договор о дружбе, союзе и взаимной помощи между СССР и КНР, а также соглашение о Китайской Чанчуньской железной дороге, Порт-Артуре и Дальнем (эти объекты безвозмездно передавались Китаю). Одновременно СССР предоставлял правительству КНР долгосрочный экономический кредит.

В 1952 г. Советское правительство передало права на КЧЖД правительству КНР. Еще через три года советские вооруженные силы покинули Порт-Артур и Дальний. К середине 1950-х гг. с железной дороги выехали все работавшие там русские специалисты. История совместной реализации этого уникального проекта была завершена.

Информация об авторе

Суходолов Александр Петрович — доктор экономических наук, профессор, первый проректор, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: sibsience@mail.ru.

Author

Sukhodolov Alexander Petrovich — Doctor habil. (Economics), Professor, First Pro-Rector, Baikal State University of Economics and Law, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, Russia, e-mail: first-pro-rector@isea.ru.