|  |
| --- |
|  |

DOI: 10.31696/2618-7302-2020-2-277-283

**ЮЖНО-МАНЬЧЖУРСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КОМПАНИЯ**

**В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ** **ХХ В.**

© 2020 **В. В. Досовицкая**[[1]](#footnote-2)

По результатам Портсмутского мирного договора после Русско-японской войны 1904–1905 гг. Южно-Маньчжурская железная дорога (ЮМЖД) отошла к Японии. Годом позже, в 1906 г., была основана Южно-Маньчжурская железнодорожная компания (ЮМЖК), ставшая основным средством проникновения в Южную Маньчжурию японского капитала, главным способом политического и экономического влияния Японии на этот регион еще задолго до Маньчжурского инцидента 1931 г. и основания марионеточного государства Маньчжоу-го в 1932 г. В данной статье мы рассмотрим структуру компании, основные направления ее деятельности, обстоятельства, в связи с которыми были заложены основы для последующей политической, экономической и военной экспансии Японии и основания Маньчжоу-го. ЮМЖК являлась полугосударственной компанией, и в первые годы финансирование осуществлялось за счет правительства Японии, которое также назначало ее высшее руководство. Благодаря активному развитию ЮМЖК в период после Русско-японской войны компания стала считаться одним из крупнейших предприятий — она владела не только железными дорогами (магистральные линии от Чанчуня до Порт-Артура, а также из Пусана в Фэнтянь), но и промышленными предприятиями Южной Маньчжурии (горнодобывающие, металлургические и химические, например, Фушуньские угольные копи и Аншанские железные рудники), под ее началом развивались строительные инициативы (учреждения образования и здравоохранения, гарнизоны, гостиницы, рестораны, портовая инфраструктура), а исследовательское бюро компании являлось образцом качественного анализа информации. Японское правительство крайне гордилось успехами ЮМЖК, а потеря Южной Маньчжурии Россией стала серьезным испытанием для последней, ведь эта территория в итоге стала политическим, экономическим и военным плацдармом Японии на материке в период до и во время Второй мировой войны.

*Ключевые слова:* Китайско-Восточная железная дорога, Южно-Маньчжурская железная дорога, Русско-японская война, внешняя политика Японии, Маньчжуро-Монголия, Маньчжурия, империализм.

*Для цитирования:* Досовицкая В. В. Южно-Маньчжурская железнодорожная компания в первой половине ХХ в. *Вестник Института востоковедения РАН*. 2020. № 2. С. 277–283. DOI: 10.31696/2618-7302-2020-2-277-283

**SOUTH MANCHURIAN RAILWAY COMPANY**

**IN THE FIRST HALF OF THE 20TH CENTURY**

**Vera V. Dosovitskaia**

Pursuant to the Portsmouth Peace Treaty that concluded the Russo-Japanese War of 1904–05, ownership of the South Manchurian Railway (SMR) went to Japan. A year later, in 1906, the South Manchurian Railway Company (SMRC) was established. SMRC became the main avenue through which Japanese capital penetrated South Manchuria, the main tool for Japan to influence the region politically and economically — long before the 1931 Manchurian incident and the foundation of the puppet state of Manchukuo in 1932. In this article we will look at the structure of the company, its activities, and factors enabling Japan’s political, economic and military expansion and ultimately the founding of Manchukuo. SMRC was a semi-state-owned company, and in its early years the funding was provided by the Japanese government, which appointed senior management of SMRC. Its active development in the wake of the Russo-Japanese War made the company very large — it owned railways (trunk lines from Changchun to Port Arthur, and from Busan to Fengtien) and industrial enterprises in Southern Manchuria (mining, metallurgical and chemical facilities, for example, Fushun coal mines and Anshan iron mines), it pursued building initiatives (educational and health institutions, garrisons, hotels, restaurants, port infrastructure), and its research bureau was an exemplary analytical office. The Japanese government was proud of the successes of the SMRC, whereas for Russia, the loss of South Manchuria was a major hit because ultimately this territory became the political, economic and military bridgehead on the mainland before and during World War II.

*Keywords*: the Chinese Eastern Railway, the South Manchuria Railway, the Russo-Japanese war, foreign policy of Japan, Manchuria-Mongolia, Manchuria, imperialism.

*For citation:* Dosovitskaia V. V. South Manchurian Railway Company in the First Half of the 20th Century. *Vestnik Instituta vostokovedenija RAN*. 2020. 2. Pp. 277–283. DOI: 10.31696/2618-7302-2020-2-277-283

Во второй половине XIX — начале XX вв. Япония переживала беспрецедентные перемены: был свергнут сёгунат Токугава и благодаря т. н. Реставрации Мэйдзи[[2]](#footnote-3) 1868–1869 гг. страна встала на путь капиталистического развития и индустриализации. «Причины беспрецедентного роста Японии середины — второй половины XIX в. сложились именно в этот мирный период» [Nakamura, 1985, p. 1], и именно в эпоху Мэйдзи были заложены основы процветания Японии в ХХ в.

Маньчжурия официально входила в состав империи 280инн, но к концу ХIХ в. Российская империя почти полностью захватила эти земли: в 1898 г. она получила контроль над полуостровом Ляодун и портом Люйшунь (Порт-Артур)[[3]](#footnote-4), а также стала развивать порт Далянь (Дальний)[[4]](#footnote-5) [Noguchi, Boyns, 2013, p. 3]. На территории Маньчжурии Россия продлила Транссибирскую железную дорогу на юг в виде Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД)[[5]](#footnote-6), соединившей Читу с Владивостоком и Порт-Артуром. Это способствовало еще большему увеличению влияния Российской империи на Дальнем Востоке.

В 1904–1905 гг. произошла Русско-японская война, по окончании которой был заключен Портсмутский мирный договор. В соответствии с договором победившей в войне с Россией Японии отошли Южный Сахалин, права на аренду Ляодунского полуострова и Южно-Маньчжурская железная дорога (ЮМЖД; 南満洲鉄道; *минамимансю:тэцудо*:) — железнодорожная магистраль протяженностью 941 км, протянувшаяся от Чанчуня до Порт-Артура и являющаяся южной частью КВЖД). Международный авторитет Японии возрос, и она вступила в клуб великих держав.

После войны Маньчжурия фактически была поделена на сферы влияния между Россией и Японией. В 1907, 1910, 1912 и 1916 гг. были заключены русско-японские общеполитические конвенции, в соответствии с которыми в сферу влияния России вошли Северная Маньчжурия, Внешняя Монголия[[6]](#footnote-7) и западная часть Внутренней Монголии[[7]](#footnote-8), в сферу влияния Японии — Южная Маньчжурия, Корейский полуостров и восточная часть Внутренней Монголии [Гримм, 1927, c. 169, 176–177, 180, 191–192]. Но в 1917 г. произошла Русская революция, которая нарушила все договоренности.

На основе ЮМЖД в 1906 г. была создана Южно-Маньчжурская железнодорожная компания (ЮМЖК, яп. 南満洲鉄道株式会社, *минамимансю:тэцудо:кабусикигайся*, или кратко満鉄, *мантэцу*). Именно о *мантэцу*, главном средстве политического и экономического влияния Японии в Южной Маньчжурии, и пойдет речь в статье.

Компания была учреждена 7 июня 1906 г. и, по сути, стала отвечать за управление всей территорией Южной Маньчжурии, а также за защиту особых прав и интересов Японии в этом регионе. Именно правительство Японии назначало высшего руководителя *мантэцу* — президента, а также двух вице-президентов, совет директоров и инспекторов. Президент и вице-президенты назначались на 5 лет, директора — на 4 года [Noguchi, Boyns, 2013, p. 6]. Такая система привносила элемент государственного контроля в компанию [Kawakami, 1932, p. 114]. Первым президентом *мантэцу* был назначен губернатор Тайваня Гото Симпэй[[8]](#footnote-9). И уже 1 апреля 1907 г. *мантэцу* официально начала свою деятельность. Под контроль компании было передано 1142,3 км железных дорог с территорией общей площадью 250 кв. км, где компании предстояло построить инфраструктуру для обслуживания железной дороги и обеспечения жизнедеятельности всех предприятий, входивших в *мантэцу*. Штаб-квартира *мантэцу* изначально находилась в Токио, но в апреле 1907 г. была перенесена на территорию глубоководного, искусственно созданного коммерческого порта Дальний [Мияваки, 2010, с. 167; Matsusaka, 2010, p. 38].

После заключения Портсмутского договора в Квантунской области Ляодунского полуострова были размещены специальные гарнизоны японских военных в количестве 15 человек на 1 км для охраны железной дороги и прилегающих областей (во время переговоров количество военных варьировалось от 5 до 20 человек) [Асада, 2014, с. 54] Именно эти гарнизоны для охраны порядка на ЮМЖД стали основой для создания в 1919 г. знаменитой Квантунской армии.

Администрация состояла из пяти управлений — общего, исследовательского, транспортного, горнорудного и местного. Общее управление отвечало за бухгалтерский учет, а также строительство сооружений, необходимых для деятельности компании. Исследовательский отдел проводил фундаментальные исследования, на основе которых формировался основной вектор политики компании. Транспортный отдел занимался железными дорогами, строительством и эксплуатацией порта Дальнего. Горнорудный отдел проводил геологические исследования и занимался продажей полезных ископаемых. Местное управление отвечало за управление территорией, расположенной вблизи железных дорог [Мияваки, 2010, p. 167].

Исследовательское управление (満鉄調査部; *мантэцу тёсабу*) было создано в 1907 г. по инициативе президента *мантэцу* Гото, считавшего исследовательскую деятельность самой необходимой в колониальном управлении [Fogel, 1988, p. VII]. В функции управления входило изучение ресурсов и экономического потенциала Южной Маньчжурии, а также культуры и обычаев коренных жителей. Одним из крупнейших направлений исследования стало все, что касалось отношений с Россией (позже с СССР). С расширением своей деятельности управление открыло отделения в Мукдене, в Северном и Центральном Китае и к 1940 г. насчитывало 2354 сотрудника. По заказу Квантунской армии в 1937 г. исследовательское управление разработало план индустриализации Маньчжурии [Батбаяр, 2002, c. 43].

Большинство служащих *мантэцу* происходили из японского чиновничества, в то время как основная масса работников более низкого уровня была набрана из низкооплачиваемого местного населения Северо-Восточного Китая [Chen, 2015, p. 78]. В 1907 г. 9 тыс. японцев и 4 тыс. китайцев были приняты на службу в компанию, и к 1910 г. количество сотрудников увеличилось до 35 тыс. и 25 тыс. человек соответственно [Noguchi, Boyns, 2013, p. 4][[9]](#footnote-10).

Капитализация ЮМЖД составила 200 млн. иен, половина из этой суммы выделило японское правительство в виде железных дорог и угольных шахт, переданных Японии Россией по Портсмутскому договору после Русско-японской войны [РГАСПИ. Ф. 495. Оп. 127. Д. 56. Л. 49; Мияваки, Окада, 2013, с. 102]. Вплоть до 1914 г. финансирование осуществлялось за счет японского правительства и выпущенных из-за рубежа корпоративных облигаций, на долю которых в совокупности приходилось около 85,6 % общего финансирования компании [Chen, 2015, p. 77]. К 1920 г. капитализация компании увеличилась на 240 млн. иен и составила 440 млн. иен (220 млн. долларов) [Adachi, 1925, p. 114]; в конце 1920-х — начале 1930-х гг. — 670 млн. иен и давала прибыль более 42 млн. иен в год [Тульский, Матросов, 1932, с. 12]; в 1933 г. — 800 млн. иен при прежнем соотношении государственного и частного [Молодяков, 2006б, с. 355]. Крупнейшие японские *дзайбацу* «Мицуи», «Мицубиси», «Сумитомо» и «Ясуда» являлись обладателями акций *мантэцу* [Захарова, 1990, с. 61], а компания стала основным каналом проникновения сюда японского капитала [Досовицкая, 2014, с. 30].

Основную деятельность *мантэцу* можно разделить на следующие категории — непосредственно железнодорожные перевозки, т. н. «побочный бизнес» для поддержания функционирования железных дорог, например, железнодорожные мастерские [Мияваки, 2010, p. 166–167], а также ряд ключевых промышленных предприятий, рудников и шахт, лесные и земельные угодья, гостиницы и портовая инфраструктура. Среди активов особенно выделялись знаменитые Фушуньские угольные копи. Важное место также занимали порт Дальний, служивший перевалочной базой для вывоза японских товаров на материк, железные рудники (в Аншане), газовые лесопильные заводы, доменные печи и т. д.

Еще до «Маньчжурского инцидента» 1931 г.[[10]](#footnote-11) в систему *мантэцу* входили около 20 компаний с капиталом более 1 млн. иен каждая, включая Фушуньские копи и Дайренское морское пароходство. И уже к 1938 г. число аффилированных компаний дошло до 80 [Молодяков, 2006б, с. 356].

Угольные шахты в Фушуне, по некоторым оценкам, были известны еще с ХII в., но добыча угля не разрешалась, так как по традиционным представлениям входила в противоречие с законами *фэншуй*. В начале ХХ в. копи в небольших масштабах использовались Российской империей, но в крупных масштабах добыча угля началась лишь после 1907 г., когда эти земли были переданы в пользование *мантэцу*. Так, если раньше в Фушуне добывалось 360 т угля в день, то после первого расширения шахт в 1912 г. компания стала получать 5 тыс. т ежедневно [Manchuria, 1924, p. 27–30], в 1927 г. уже планировалось увеличить добычу с 6,5 до 10 млн. т в год [РГАСПИ. Ф. 495. Оп. 127. Д. 183. Л. 117], и к 1931 г. объем добычи угля достиг 9,5 млн. т, а к концу Второй мировой войны — не менее 25 млн. т [Раппорот, 1945. с. 8]. Запасы угля в Фушуне оценивались в 1 млрд. 200 млн. т [Adachi, 1925, p. 114].

Изначально вся *мантэцу*, являясь южной частью КВЖД, была построена с русской колеей (1524 мм), но после войны японцы перевели дорогу на стандартную (1435 мм), чтобы соединить ЮМЖД с другими железными дорогами Китая. Благодаря этим мерам *мантэцу* смогла приступить к развитию сети железных дорог довольно быстро [Noguchi, Boyns, 2013, p. 4]. Стали появляться склады для хранения грузов, портовые сооружения и ремонтные мастерские для локомотивов.

*Мантэцу* контролировала не только магистральную линию, соединяющую Чанчунь и Порт-Артур. В 1911 г. было завершено строительство железнодорожной ветки от Фэнтяня (Мукден, совр. Шэньян) до Андона (совр. Даньдун) на границе реки Ялу, где *мантэцу* соединялась с управляемой японцами корейской железнодорожной системой и портом Пусан. Таким образом, была создана единая транспортная сеть, способствовавшая развитию экономики регионов и усилению связи с метрополией, а в случае необходимости позволявшая оперативно перебрасывать войска. Многие политики надеялись, что маршрут Пусан–Андон–Фэнтянь в конечном счете вытеснит маршрут из Порт-Артура [Matsusaka, 2010, p. 38].

Железнодорожная сеть, контролируемая *мантэцу*, не сильно изменилась с 1906 по 1931 гг., т. к. в этот период в основном развивались промышленность, сельское хозяйство и торговля. И только после Маньчжурского инцидента и основания Маньчжоу-го в 1932 г. протяженность дорог выросла с 5,6 тыс. км в 1931 г. до 13 тыс. км в 1945 г. [Ginsburg, 1949, p. 398].

Развитию сети железных дорог также способствовала политика правительства Японии, делавшего все для создания максимально благоприятных условий для функционирования *мантэцу*. Например, секретный протокол к Пекинскому договору с Китаем от 22 декабря 1905 г., закрепивший переход к Японии всех бывших прав и владений России в Южной Маньчжурии, содержал обязательство Китая не строить железных дорог параллельно *мантэцу* или боковых линий, способных нанести ей экономический ущерб [Молодяков, 2006б, с. 12].

Официально захват Японией Маньчжурии начался с Маньчжурского инцидента 1931 г. и основания Маньчжоу-го в 1932 г. Однако в действительности это был длительный процесс, начавшийся значительно раньше в 1904–1905 гг. с приобретением Японией прав на аренду Ляодунского полуострова вместе с южной частью КВЖД. Именно в тот период «крупнейшие железнодорожные компании стали превращаться в «государства в государстве», т. к. с возможностью перебрасывать войска с невиданной ранее скоростью произошло осознание военного потенциала железных дорог и расширение театра военных действий» [Молодяков, 2006a, с. 11].

Япония по-настоящему гордилась созданным предприятием и постоянно сравнивала свои показателями с показателями их русских предшественников до войны. Японцы считали *мантэцу* «более коммерческим» предприятием и осознанно приуменьшали роль КВЖД в освоении Маньчжурии, хотя именно Россия вложила силы и средства на начальном, наиболее трудном и неприбыльном этапе строительства дороги. «Русские принесли в Маньчжурию деньги, японцы привели сюда бизнес», — такова была расхожая оценка современников [Молодяков, 2006a, с. 15]. И действительно, потеря южной части КВЖД стала серьезным ударом для России, ведь эта территория представлялась крайне важной как стратегически, так и экономически, а в итоге Маньчжурия превратилась в плацдарм военно-политической экспансии Японии.

Литература / References

Батбаяр Ц. *Монголия и Япония в первой половине ХХ в.* Улан-Удэ, 2002 [Batbayar Ts. *Mongolia and Japan in the 1st Half of the 20th Century*. Ulan-Ude, 2002 (in Russian)].

Гримм Э. Д. *Сборник договоров и других инструментов по истории международных отношений на Дальнем Востоке (1842–1925)*. М., 1927 [Grimm E. D. *Collection of Treaties and Other Instruments on the History of International Relations in the Far East (1842–1925)*. Moscow, 1927 (in Russian)].

Досовицкая В. В. Маньчжурский вектор внешней политики Японии накануне и период Первой мировой войны. *Проблемы востоковедения*. 2014. № 4. С. 30–33 [Dosovitskaia V. V. The Manchurian Vector of Japanese Foreign Policy on the Eve and during the First World War. *Problems of Oriental Studies*. 2014. 4. Pp. 30–33 (in Russian)].

Досовицкая В. В. Японская иммиграция в Маньчжоу-Го. *Государственная и квазигосударственная природа Маньчжоу-Го: исторические очерки*. Иркутск, 2016. C. 144–160 [Dosovitskaia V. V. Japanese Immigration to Manchukuo. *State and Quasi-State Nature of Manchukuo: Historical Essays.* Irkutsk, 2016. Pp. 144–160 (in Russian)].

Захарова Г. Ф. *Политика Японии в Маньчжурии 1932–1945*. М., 1990 [Zakharova G. F. *Japanese Policy in Manchuria 1932–1934.* Moscow, 1990 (in Russian)].

Молодяков В. Э. *Гото Симпэй и русско-японские отношения*. М., 2006a [Molodyakov V. E. *Goto Simpei and Russian-Japanese Relations*. Moscow, 2006a (in Russian)].

Молодяков В. Э. *Россия и Япония: рельсы гудят.* М., 2006б [Molodyakov V. E. *Russia and Japan: The Rails are Buzzing.* Moscow, 2006б (in Russian)].

Раппорот В. *Маньчжурия*. Б.м., 1945 [Rappoport V. *Manchuria.* S.l., 1945 (in Russian)].

Тульский С., Матросов Ф. *Маньчжурия*. Б.м., 1932 [Tulskiy S., Matrosov F. *Manchuria.* S.l., 1932 (in Russian)].

Adachi K. *Manchuria: A Survey*. New York, 1925.

Fogel J. A. *Life along the South Manchurian Railway: The Memoirs of Ito Takeo*. New York, 1988.

Ginsburg N. S. Manchurian Railway Development. *The Far Eastern Quarterly*. 1949. Vol. 8. No. 4. Pp. 398–411.

Matsusaka Y. T. Japan’s South Manchuria Railway Company in Northeast China, 1906–34. *Manchurian Railways and the Opening of China. An International History.* New York, 2010. Pp. 37–58.

Kawakami K. K. Manchurian Background I. *Pacific Affairs*. 1932. Vol. 5. No. 2. Pp. 111–130.

*Manchuria: Land of Opportunities*. New York, 1924.

Nakamura T. *Economic Development of Modern Japan.* Tokyo, 1985.

Асада Масафуми. *Маммо: Ниторотю:-но сайдзэнсэн*. (*Маньчжуро-Монголия. Передовая Японии, России, Китая*). Коданся, 2014 [Asada Masafumi. *Mammo: nichirochu:-no saizensen*. Kodansha, 2014 (in Japanese)].

Мияваки Дзюнко. *Сэкайси-но нака-но мансютэйкоку-то нихон* (*Маньчжурская империя и Япония в мировой истории*). Токио, 2010 [Miyawaki Junko. *Sekaishi-no naka-no manshu:teikoku-to nihon*. Tokyo, 2015 (in Japanese)].

Мияваки Дзюнко, Окада Хидэхиро. *Дзидзицу-но мансю:-си [1894–1956]* (*Настоящая история Маньчжурии [1894–1956]*). Токио, 2013 [Miyawaki Junko. *Zizitsu-no manshu:-shi [1894–1956]*. Tokyo, 2013 (in Japanese)].

Электронные ресурсы / Electronic sources

Chen Tsu-yu. The South Manchurian Railway Company and the Mining Industry: The Case of the Fushun Coal Mine. *Cross-Currents: East Asian History and Culture Review*. 2015. No. 16. Pp. 77–101. URL: https://cross-currents.berkeley.edu/e-journal/issue-16/chen (дата обращения 09.04.2020).

Noguchi M., Boyns T. *The South Manchuria Railway Company: An Accounting and Financial History, 1907–1943*. Kobe: Kobe University, Discussion Paper Series, Research Institute of Economics and Business Administration, 2013. URL: https://www.rieb.kobe-u.ac.jp/academic/ra/dp/English/DP2013-08.pdf (дата обращения 09.04.2020).

Архивные документы / Archive documents

Российский Государственный архив социально-политической истории, Москва (РГАСПИ) [Russian State Archive of Socio-Political History, Moscow]. Фонд 495. Опись 127. Дело 56.

РГАСПИ. Фонд 495. Опись 127. Дело 183.

1. Вера Валерьевна ДОСОВИЦКАЯ, кандидат исторических наук, младший научный сотрудник Института востоковедения РАН, Москва; dosovitskaya@ivran.ru

 Vera V. DOSOVITSKAIA, PhD (History), Junior Research Fellow, Institute of Oriental Studies RAS, Moscow; dosovitskaya@ivran.ru

 ORCID ID: 0000-0003-3444-0218 [↑](#footnote-ref-2)
2. Реставрация Мэйдзи (明治維新) — яп. *мэйдзи исин*, комплекс политических, военных и социально-экономических реформ в Японии 1868–1889 гг., превративший отсталую аграрную страну в одно из ведущих государств мира. [↑](#footnote-ref-3)
3. Люйшунь (旅順) — рус. Порт-Артур, яп. Рёдзюн, бывший портовый город, незамерзающий порт и военно-морская база, расположенная на Квантунском полуострове. В настоящее время на месте бывшего города расположен район Люйшунькоу города Далянь КНР. [↑](#footnote-ref-4)
4. Далянь (大連) — яп. Дайрен, рус. Дальний, город в провинции Ляонин, порт в заливе Желтого моря на Квантунском полуострове. [↑](#footnote-ref-5)
5. КВЖД была построена в 1897–1903 гг.; общая протяженность 2450 км. [↑](#footnote-ref-6)
6. Так называемая «Внешняя Монголия» — территория современной Республики Монголия. До 1911 г. входила в состав Цинской империи. 1924–1992 гг. — Монгольская Народная Республика (МНР). [↑](#footnote-ref-7)
7. Так называемая «Внутренняя Монголия» — современный автономный район на севере КНР. Входил в состав Цинской империи. Восточная часть Внутренней Монголии вошла в состав Маньчжоу-го. [↑](#footnote-ref-8)
8. Гото Симпэй (1857–1929) — японский политический деятель, губернатор Тайваня, первый президент *мантэцу*, мэр Токио. [↑](#footnote-ref-9)
9. Подробнее о проблеме японских переселенцев см.: [Досовицкая, 2016, с. 144–160]. [↑](#footnote-ref-10)
10. Маньчжурский инцидент — подрыв железной дороги около Мукдена 18 сентября 1931 г. и последовавшее за этим наступление Квантунской армии Японии, послужившее началом захвата Маньчжурии. [↑](#footnote-ref-11)